

UNI
BASEL



Hochschule für Musik Basel
Musik Akademie Basel

n|w

Fachhochschule
Nordwestschweiz

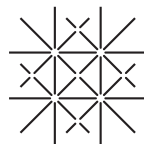
PFAU

Dreizehn 13

Basels Badischer Bahnhof in Geschichte, Architektur und Musik
Ein multidisziplinäres Projekt zur Vergangenheit und Gegenwart eines Stadtmonuments

herausgegeben von Michael Kunkel, Anna K. Liesch und Erik Petry

Eine Publikation der Abteilung Forschung und Entwicklung der Hochschule für Musik Basel,
des Historischen Seminars sowie des Instituts für Jüdische Studien der Universität Basel
in Zusammenarbeit mit Gare du Nord – Bahnhof für Neue Musik Basel und Fierz Architekten Basel



UNI
BASEL



Hochschule für Musik Basel
Musik Akademie Basel

n|w

Fachhochschule
Nordwestschweiz

PFAU

ISBN 978-3-89727-471-6

© bei den Autoren und dem PFAU-Verlag, Saarbrücken

Alle Rechte vorbehalten

Fotos der Proben: © Ute Schendel, Basel

Video-Stills: © Nives Widauer, Wien

Kapitelfotos: Staatsarchiv Basel-Stadt, Hö A 7223 (Fotoarchiv Höflinger)

Umschlaggestaltung: Sigrid Konrad, Saarbrücken

Umschlagabbildung: Schalterhalle mit Leuchter, Foto 1913 (Fotograf unbekannt)

Layout und Satz: PFAU-Verlag

Printed in Germany

PFAU-Verlag · Postfach 102314 · D 66023 Saarbrücken

www.pfau-verlag.de · info@pfau-verlag.de

Inhalt

<i>Desirée Meiser</i> Atmende Mauern – Zum Geleit	7
Vorwort	9
Geschichte	
<i>Frithjof Benjamin Schenk</i> Der musikalische Bahnhof Eine Episode aus der Klanggeschichte der technischen Moderne im späten Zarenreich	13
<i>Anna K. Liesch</i> Grenzgeschichte(n) Der Badische Bahnhof als Schauplatz erschwerter Passagen	21
<i>Oswald Inglin</i> Trojanisches Pferd oder Nazi-Eiterbeule? Der Badische Bahnhof im Zweiten Weltkrieg: Einem Mythos auf der Spur	31
<i>Andreas Gehringer</i> Wenn Kompanien in Einkerolonen unter Sperranlagen durchschlüpfen Mythenbildung am Beispiel des Badischen Bahnhofs	37
Architektur	
<i>Peter Fierz</i> Der Badische Bahnhof als rollende Planung Ein architekturhistorischer Abriss <i>Einstimmung in die rollende Planung</i> <i>Dualer Gebäudetyp: Empfangsgebäude und Perronhalle</i>	45 46

<i>Basel: Stadtkörper und Bahnstandsstandorte</i>	49
<i>Badischer Bahnhof: Raumschema und Fassadenstudien</i>	52
<i>Badischer Bahnhof: Konstruktion, Raumgefüge und Gebäudehülle</i>	58
<i>Karl Moser: Architekt an der Schwelle zur Moderne</i>	67
<i>Sich wandelnde Ansprüche: Veränderungen in der Bausubstanz</i>	77
<i>Badischer Bahnhof: 2000 bis 2010 – Ein Denk- und Bauprojekt</i>	84

Musik

Michael Kunkel

Vor Ort

Aussagen und Dokumente zum musikalischen Experiment *Dreizehn 13*
über den beziehungsweise im Badischen Bahnhof

<i>Vorspuren</i>	93
<i>Eine Forschungsreise?</i>	94
<i>Reisevorbereitungen</i>	95
<i>Bitte zurücktreten: Antragsprosa</i>	97
<i>Fundbüro: Ein Bahnhofskonzert</i>	100
<i>Willkommen an Bord: Drei Gespräche</i>	105
<i>Fundbüro: Eine Art »Libretto«</i>	132
<i>Zwischenstopp: Papiermusik</i>	136
<i>Ankunft Basel, Badischer Bahnhof: Drei weitere Gespräche</i>	143
<i>Endstation: Ein Lügengebäude?</i>	174

Biographien 187

DVD

Partituren und Mitschnitte von

Jakob Ullmanns *Ἦρος μετέωρος* und Daniel Weissbergs *Dreizehn13*

Christiane Mikoleit (Sopran), Silvester von Hösslin (Sprecher)

Basler Madrigalisten, Mondrian Ensemble Basel

Conrad Steinmann (Auloi), Molly McDolan (Oboe da caccia), Fran Lorković (Schlagzeug)

Daniel Weissberg (Live-Elektronik), Musikalische Leitung: Francesc Prat

Den Wunsch, der Geschichte des Badischen Bahnhofes ein umfangreiches Projekt zu widmen, gab es eigentlich schon seit der Gründung der Gare du Nord vor bald zehn Jahren. Denn es war der Ort, der die Idee zum Konzept »Gare du Nord« gab und nicht umgekehrt. Die verwaisten ehemaligen Buffeträume erster und zweiter Klasse, die ursprünglich durch nichts weniger als die deutsch-schweizerische Zollgrenze voneinander getrennt waren, boten sich geradezu an für musikalische Grenzgänge. Der nostalgische Charme der Buffet-Räumlichkeiten steht in krassm Widerspruch zur martialischen Architektur des Bahnhofes, welche die Düsternis beider Weltkriege auf sonderbare Weise konserviert zu haben scheint. Ein Wechselbad der Gefühle bleibt einem im Energiefeld des Karl-Moser-Baus nicht erspart, wenn man sich länger dort aufhält. Was atmen diese Mauern? Was dünsten sie aus an Geschehnissen, Schicksalen, Abreisen, Abschieden, Abschiebungen, Wiedersehen, Fluchten, Aufmärschen ...?

Es war gut, dass wir uns die Zeit genommen haben, den Badischen Bahnhof über Jahre erst einmal mit unserer Energie anzureichern. Wir konnten der Geschichte etwas hinzufügen, auf die Atmosphäre Einfluss nehmen mit den gut siebenhundert Konzerten, die bis dahin bereits stattgefunden hatten. Erst dann waren wir bereit, uns künstlerisch auf diesen »Atem« einzulassen. Auch musste die Idee reifen, wie ein solches Geschichtsprojekt aussehen könnte.

Die Initialzündung dafür erhielt ich durch einen Dokumentarfilm über einen Mann, der mit den Toten kommunizierte. Es ging darin um einen sonderlichen Wissenschaftler, der einen Apparat gebaut hatte, mit dem er im Äther die Stimmen von Verstorbenen »einfangen« konnte. Man sah ihn mit einer Gruppe von alten Damen, die alle mit ihren verstorbenen Ehemännern, Geschwistern, Eltern oder Freunden Kontakt aufnehmen wollten. Der Wissenschaftler drehte an Knöpfen, betätigte Schalter und manipulierte die verschiedenen Antennen, bis sich irgendwann aus einem diffusen Rauschen und Surren Stimmen herauskristallisierten. Die alten Damen waren in heller Aufregung und überzeugt, mit ihren Angehörigen zu kommunizieren.

Ich stellte mir vor, was passieren würde, wenn dieser Mann mit seinem Apparat durch unsere Buffeträume laufen würde. Hörte man dann Märsche und Heil-Gebrüll? Oder ein Salonorchester? Oder das Klirren von Tafelsilber und das Pfeifen der alten Züge?

Das Hören und Vertonen überließen wir dann aber doch dem deutschen Komponisten Jakob Ullmann und seinem Schweizer Kollegen Daniel Weissberg. Es begann ein spannendes Projekt, an dem neben den Musikern auch HistorikerInnen vom Historischen Seminar und dem Institut für Jüdische Studien der Universität Basel beteiligt waren. Parallel zu einer Recherche über geschichtliche Hintergründe entstanden die musikalischen Werke.

Nie hätte ich mir träumen lassen, dass diese Kontaktaufnahme mit den Stimmen der Vergangenheit so gut funktionieren würde. Beim Erleben des Werkes von Jakob Ullmann, der das Publikum für gute 50 Minuten

im fast dunklen, leeren Konzertsaal verharren ließ, auf feinste Geräusche lauschend, die von außen in den Saal eindringen, auf den Atem des Raumes, der die Stimmen der Vergangenheit aufgesogen hatte, entstand eine Verbindung über die Epochen des Bahnhofes hinweg, die für viele unvergesslich bleibt. Im zweiten Teil des Abends, dem Werk von Daniel Weissberg, begann sich dieser Atem zu materialisieren. Die Musiker und der Sprecher kamen auf die Bühne, und durch die Fenster des Buffets erster Klasse, dem heutigen Konzertsaal, rasten virtuelle Züge, und im Raum erschienen Bilder, wie wir sie im ersten Teil im Kopf gesehen hatten. Wir waren im Hier und Jetzt angekommen und erlebten die Geschichte als musikalisch-visuelles Oratorium.

Der Mensch ist das Ergebnis der Geschichte seiner Vorväter und -mütter. Und die Räume, in denen er lebt und wirkt, sind die geheimnisvollen Archive. So zumindest fühlte es sich an.

Basel, im Januar 2012

Desirée Meiser

Künstlerische Leitung Gare du Nord, Bahnhof für Neue Musik

Vorwort

Dreizehn 13: So lautete der Titel jenes »visuellen Oratoriums«, das zur Eröffnung der Spielzeit 2009/10 in der Gare du Nord uraufgeführt wurde. Es bestand aus zwei musikalischen Werken, in denen die Komponisten Jakob Ullmann und Daniel Weissberg Geschichte und Gegenwart des Badischen Bahnhofs, der am 13. September 1913 offiziell eröffnet wurde, auf denkbar unterschiedliche Weise thematisieren. Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit anderen künstlerischen Disziplinen (Videokunst: Nives Widauer, Literatur: Alberigo Albano Tuccillo) entwickelt und durchgeführt sowie von Vertretern der Geschichtswissenschaft (Institut für Jüdische Studien und Historisches Seminar der Universität Basel) und der Musikforschung (Forschungsabteilung der Hochschule für Musik Basel/FHNW) begleitet. Aufführungen, Podiumsdiskussionen und Hörstationen waren das der Öffentlichkeit zugängliche Ergebnis. Die eigentliche Rechercharbeit blieb den Besuchern der Abendveranstaltungen im Oktober 2009 naturgemäß verborgen.

Das ist normalerweise kaum zu beklagen. Warum auch soll ein Publikum noch mit den Vorarbeiten behelligt werden? In diesem Fall lohnt sich der Blick hinter die Kulissen: Die Geschichte und gegenwärtige Situation des Badischen Bahnhofs besitzt als deutsches Stadtmonument auf Schweizer Boden ein Faszinosum, das sich in seiner binationalen Verwickeltheit kaum an einem Abend entfalten lässt. Die multidisziplinäre Arbeit schien der prismatischen Komplexität des Gegenstands besonders angemessen und wurde auf parallelen Gleisen weiter fortgesetzt, nachdem der letzte Vorhang gefallen war. Der Versuchung, die Diskursformen der beteiligten Fachbereiche in einem Buch zusammenzubringen, konnten wir nicht widerstehen.

Diese Publikation eröffnet verschiedene Perspektiven auf dasselbe Objekt: von Historikern, die im Quellenstudium und im Dialog mit Zeitzeugen vor allem die Dimension des »Raumes« als historiographische Kategorie im politisch-sozialen Kontext fokussieren und den Bahnhofraum in diesem Licht ausleuchten; eines Architekten (Peter Fierz), dessen historische Erkenntnisarbeit sich im großen Rückbauprojekt des Badischen Bahnhofs (2000–2010) in einem sehr handfesten Sinne zu bewähren hatte; sowie von Künstlern, die im Medium von Musik, Bildkunst und Literatur den Ort neu imaginierten und in ihm selber (nämlich im ehemaligen Bahnhofsbuffet erster Klasse, der heutigen Gare du Nord) zur Vorstellung brachten. In den letzten beiden Fällen führt Erkenntnisarbeit normalerweise vor allem zu einem Resultat (dem Bau, dem Kunstwerk), das dann wieder zu Untersuchungen in den jeweiligen Fachgebieten anregen mag. Die klingenden Ergebnisse und die Partituren sind auf der dem Buch beigefügten DVD greifbar. Hier geht es aber nicht nur darum, über entstandene Bauten und Werke zu reflektieren, sondern in Essays und Gesprächen auch jenen Reflexionsprozess zum Thema zu machen, der in künstlerischer Recherche und Praxis vollzogen wird und mit den historischen Untersuchungen eng verzahnt ist.

Allen Zugangsarten zum Badischen Bahnhof ist gemein, dass sie die Bahnhofsrealität in größerem Kontext darstellen und diskutieren, dazu auch Gegen- und Spiegelrealitäten ins Spiel bringen, die bis ins

späte Zarenreich und sogar in die griechische Antike führen. Die Grenzen zwischen den Diskursarten, der wissenschaftlich-nachprüfbarer Darstellung und der methodisch nicht-standardisierten Reflexion mit künstlerischen Mitteln, mögen hier manchmal verschwimmen. Wer seinen Kompass auf polare Kategorien wie »Kunst« und »Wissenschaft«, »angewandte« und »schöne Künste« eingestellt hat, könnte sich eventuell verirren.

Der Dank der Herausgeber geht zunächst an den Swisslos-Fonds und die Hochschule für Musik Basel für die großzügige finanzielle Unterstützung. Zu Dank verpflichtet sind wir zudem allen Autorinnen und Autoren der Beiträge und allen beteiligten Institutionen: dem Staatsarchiv Basel-Stadt für die Genehmigung der Auswertung und Wiedergabe wertvoller Archivalien, der Gare du Nord, Bahnhof für Neue Musik Basel, und Fierz Architekten Basel. Gedankt sei ferner der Fotografin Ute Schendel (Basel) und Benjamin Federer (Lörrach), der die Audio-Mitschnitte produzierte. Besonderer Dank gebührt Sigrid Konrad und Christian Grün (PFAU-Verlag, Saarbrücken) für die verlegerische Betreuung der Publikation, Anne-May Krüger (Basel) und Achim Huber (Saarbrücken) für das sorgfältige Lektorat und Korrektorat – sowie den Künstlern Jakob Ullmann, Daniel Weissberg, Alberigo Albano Tuccillo, Nives Widauer und allen beteiligten Interpreten für ihre geduldige und inspirierende Mitarbeit.

Basel, im Januar 2012

Die Herausgeber



Geschichte

Der musikalische Bahnhof

Eine Episode aus der Klanggeschichte der technischen Moderne im späten Zarenreich

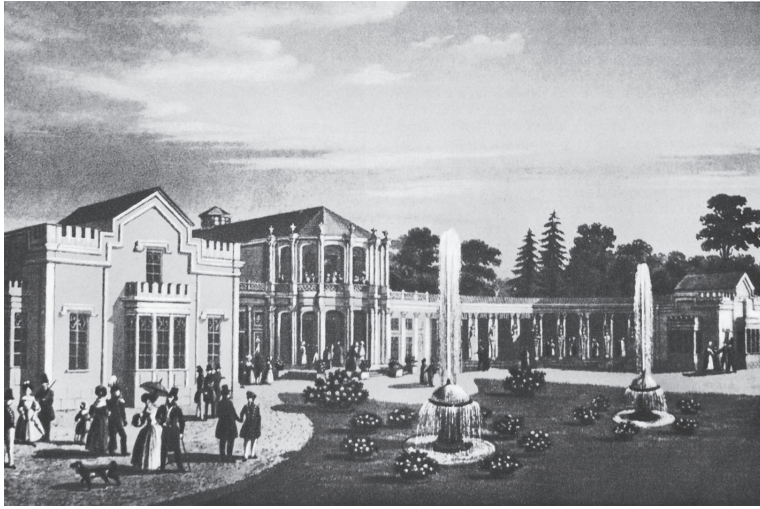
von Frithjof Benjamin Schenk

Der großstädtische Bahnhof gilt landläufig als ein »Ort der Moderne«, der mit Blick auf das 19. Jahrhundert vor allem mit dem Klang dröhnender Maschinen, pfeifender Lokomotiven und dem Lärm wartender Menschen assoziiert wird. Am Ursprung der Eisenbahngeschichte Russlands steht jedoch ein Ort, an dem sich die industrielle Moderne in einem äußerst musikalischen Gewand zeigte: der Bahnhof (vokzal) von Pawlowsk. Hier, vor den Toren der Hauptstadt St. Petersburg, errichtete der Gründer der ersten Eisenbahnlinie des Zarenreiches Franz Anton von Gerstner in den 1830er Jahren einen Unterhaltungstempel mit Gleisanschluss, den er in Anlehnung an den Vergnügungspark Vauxhall Gardens in London »vokzal« nannte. Der musikalische Bahnhof von Pawlowsk entwickelte sich schnell zu einem äußerst beliebten Treffpunkt der hauptstädtischen Elite im späten Zarenreich. Hier trat der Walzerkönig Johann Strauss (Sohn) ebenso auf wie der weltberühmte Sänger Fjodor Schaljapin. Zugleich wurde der musikalische Bahnhof von Pawlowsk in der Folge zum Namensgeber aller Eisenbahnstationen im Zarenreich. Noch heute besteigt man in Russland an einem »vokzal« den Zug. Die Geschichte des musikalischen Bahnhofs von Pawlowsk, dieses mit Blick auf die Klanggeschichte der Moderne außergewöhnlichen Ortes, steht im Mittelpunkt dieses Essays.

Als Ausgangspunkt für unsere Betrachtung bietet sich ein Blick in die russische Literatur des 19. Jahrhunderts an: Kein geringerer als Fjodor Dostojewski hat dem musikalischen Bahnhof von Pawlowsk in seinem berühmten Roman *Der Idiot* (erstmalig erschienen 1868–69) ein Denkmal gesetzt. Dostojewskis Erzählung über den eigentümlichen Fürsten Myschkin, der aus einem Schweizer Sanatorium in seine Heimatstadt St. Petersburg zurückkehrt, beginnt in einem Waggon dritter Klasse der St. Petersburg-Warschau-Eisenbahn. Hier trifft der Romanheld auf Parfjon Rogoschin, der im weiteren Verlauf der Handlung den Gegenpart zu Fürst Myschkin spielen soll. Dostojewski, der selbst der Erschließung des Zarenreiches mit einem Eisenbahnnetz äußerst skeptisch gegenüberstand und der das neue Verkehrsmittel als etwas dem russischen Wesen Fremdes, ja Dämonisches betrachtete, nutzt hier geschickt das Motiv des Zugabteils, um die Begegnung von zwei fremden Personen an diesem halb-öffentlichen, halb-privaten Ort zu inszenieren. Insgesamt spielt die Eisenbahn in vielen Romanen Dostojewskis

– nicht nur im *Idiot* – eine prominente Rolle. Der Schriftsteller lässt seine Protagonisten wiederholt einen Eisenbahnwaggon besteigen, um von einem Schauplatz der Handlung zum anderen zu reisen, er lässt sie von Begegnungen im Zugabteil erzählen, über die Entwicklung des russischen Streckennetzes diskutieren und sich über die Folgen der Modernisierung der Verkehrswege die Köpfe zerbrechen. Im dritten Teil des Romans *Der Idiot* kommt beispielsweise ein Herr namens Lebedjew zu Wort, der voller Skepsis den kulturellen Wandel im Zeitalter der technischen Moderne beobachtet und kommentiert. Lebedjew sieht vor allem in der Eisenbahn ein Sinnbild des neuen Zeitalters, den »künstlerischen Ausdruck« einer Entwicklung, die nicht weniger als die »Quellen des Lebens« (in Russland) bedroht:

»Es wird gehetzt, gedöhnt, gehämmert, geeilt – alles, wie es heißt, zum Wohl der Menschheit! ›Es ist zu laut und zu betriebsam um den Menschen geworden, er findet keine geistige Ruhe«, klagt ein Denker, der sich von der Welt zurückgezogen hat. ›Mag sein, aber das Rattern



Pawlowsker Bahnhof. Gemälde von Martens, Ende der 1830er Jahre

der Wagenräder, die der hungernden Menschheit Brot bringen, ist vielleicht besser als geistige Ruhe – antwortet ihm triumphierend ein anderer, ständig herumreisender Denker [...] Ich aber, der abscheuliche Lebedjew, traue nicht den Wagen, die der Menschheit Brot bringen!«¹

In diesem Zitat fasst Dostojewski wichtige Argumente von Gegnern und Befürwortern der Debatte über die Modernisierung der Verkehrswege in Russland im 19. Jahrhundert zusammen. Interessant ist für unseren Kontext, dass er den sozio-ökonomischen und kulturellen Wandel, den das technische Zeitalter auch in Russland mit sich brachte, mit einer Veränderung der Klangwelten assoziiert, in denen sich die Menschen von nun an bewegen: Die neue Zeit ist geprägt vom Lärm der Maschinen und dem »Rattern der Wagenräder«. In ihr findet der Mensch keine »geistige Ruhe« mehr.

In Dostojewskis Roman *Der Idiot* werden wir als Leser jedoch auch noch an einen Ort geführt, an dem sich »geistige Ruhe« und technische Moderne nicht so unversöhnlich gegenüberstanden wie in der von Lebedjew gezeichneten Welt: an den Bahnhof von Pawlowsk. In dem Vorort im Süden der Haupt- und Residenz-

stadt St. Petersburg siedelt Dostojewski den zweiten Teil seiner Romanhandlung an. Hierhin begibt sich Fürst Myschkin mit der Eisenbahn, um sich auf der Datscha eines Freundes von der sommerlichen Hitze und dem Trubel des hauptstädtischen Lebens zu erholen. »Dort ist es schön und erhebend und grün und billig und *bonton* und musikalisch, und deshalb ziehen alle nach Pawlowsk«,² lässt der Schriftsteller den Fürsten seine Entscheidung dem Fortschrittsskeptiker Lebedjew gegenüber erklären. Den Ruf, »musikalisch« zu sein, verdankte der Villenvorort dem Konzerthaus im Park des kaiserlichen Schlosses, das dort, in unmittelbarer Nähe der Bahnstation, im Zuge der Bauarbeiten der ersten russischen Eisenbahnlinie von St. Petersburg nach Pawlowsk in den 1830er Jahren errichtet worden war. Vor dem Bahnhof versammelte sich, wie wir aus Dostojewskis Roman erfahren,

»an den Wochentagen ein »besseres« Publikum als sonntags und an den Feiertagen, wenn »alle möglichen Leute« aus der Stadt angefahren kommen. Die Toiletten sind nicht festlich, aber elegant. Es gehört sich, die Konzerte zu besuchen. Das Orchester, vielleicht in der Tat das beste unter unseren Kurorchestern, spielt neue Kompositionen. Der gute Ton und der gesellschaftliche Anstand sind außerordentlich, ungeachtet eines familiären und sogar intimen Gesamteindrucks. Bekannte, lauter Sommergäste, treffen sich hier, um einander zu mustern [...] es gibt aber auch andere, die nur um der Musik willen immer wiederkommen.«³

Dostojewskis Schilderung aus seinem Roman *Der Idiot*, den er – das sei am Rande erwähnt – während eines Schweiz-Aufenthaltes in Genf verfasste, dürfte die Atmosphäre, die an diesem elitären Vergnügungsort in den 1860er Jahren geherrscht hat, relativ gut getroffen haben. Dies legt zumindest der Vergleich dieses literarischen Textes mit den persönlichen Erinnerungen des Schriftstellers Ossip Mandelstam aus den 1920er Jahren nahe. In seiner autobiographischen Skizze *Musik in Pawlowsk* blickt Mandelstam auf seine Erlebnisse am »musikalischen Bahnhof« in den 1890er Jahren zurück. Auch er betont, dass in dieser Zeit »ganz Petersburg« nach Pawlowsk eilte »wie in irgendein Elysium«. In Mandelstams Erinnerung vermischen sich die »Piffe von Dampflokomotiven und die Klingelzeichen vor der

Abfahrt der Züge« mit der »Kakophonie«, die aus dem Konzerthaus im Bahnhof von Pawlowsk nach außen drang. Neben der Klangkulisse prägten sich auch die olfaktorischen Eindrücke dieses Ortes nachhaltig in das Gedächtnis des Schriftstellers ein:

»Ein besonderer Geruch stand in diesem riesigen Bahnhof, in dem Tschaikowskij und Rubinstein regierten. Feuchtende Luft modriger Parks, der Geruch fauliger Warmbeete und Treibhausrosen, und ihm entgegen – die schweren Ausdünstungen des Büffets, beissender Zigarrenrauch, brandige Bahnhofsluft und die Kosmetika einer vieltausendköpfigen Menschenmenge.«⁴

Im Rückblick erschienen Mandelstam die 1890er Jahre in Russland als »dumpfe Jahre«, die von einer »kränklichen Ruhe« und einem »provinziellen Dasein« geprägt waren:

»Eine stille, flache Bucht: letzte Zuflucht eines sterbenden Jahrhunderts. [...] Worin die neunziger Jahre bestanden, lässt sich in zwei Worten sagen. Puffärmel und Musik in Pawlowsk. Die Kugeln dieser Damenärmel drehten sich wie alles andere um den gläsernen Bahnhof in Pawlowsk, und im Zentrum dieser Welt steht – der Dirigent Galkin.«⁵

Der Ort, der Ossip Mandelstam aus der Perspektive der 1920er Jahre als Sinnbild des »sterbenden Jahrhunderts« erschien, war in den ersten Jahrzehnten seiner Existenz ein Ort des pulsierenden kulturellen und gesellschaftlichen Lebens der russischen Hauptstadt St. Petersburg. Die Gründung des musikalischen Bahnhofs im Park von Pawlowsk geht auf den Ingenieur und cleveren Geschäftsmann Franz Anton von Gerstner (1796–1840) zurück. Gerstner, ein Entrepreneur aus dem Habsburgerreich, der in den späten 1820er Jahren bereits Erfahrungen im Eisenbahnbau in Österreich gesammelt hatte, unterbreitete 1834 dem russischen Kaiser Nikolaus I. das Angebot, im europäischen Teil seines Reiches ein ganzes Netz von Eisenbahnlinien zu errichten. Der unternehmungslustige Gerstner wollte das infrastrukturelle Großprojekt gänzlich mit Hilfe privater Geldgeber finanzieren. Als Gegenleistung forderte er von der russischen Regierung lediglich ein Monopol auf den Bau und den Betrieb des von ihm zu errichtenden Streckennetzes für mehrere Jahrzehnte. Auch wenn

Zar Nikolaus I. der Idee des Bahnbaus in Russland durchaus aufgeschlossen gegenüberstand, schlug Gerstner aus den Reihen der zarischen Bürokratie mehrheitlich Skepsis und Ablehnung entgegen. Die führenden Verkehrspolitiker des Zarenreiches setzten in dieser Zeit beim Überlandverkehr noch ganz auf Wasserstraßen und den Kanalbau. Viele zweifelten gar an der Möglichkeit, in Russland mit seinen harschen klimatischen Bedingungen Eisenbahnen betreiben zu können. Nicht zuletzt misstrauten die Berater des Zaren Gerstners Plan, ein so gewaltiges Bauprojekt allein mit Hilfe privater Investoren zu realisieren.

Um seine Skeptiker in der Bürokratie davon zu überzeugen, dass man Eisenbahnen auch im Zarenreich zum Einsatz bringen und damit sogar Geld verdienen könne, schlug Gerstner den Bau einer kurzen, rund 25 km langen Versuchsstrecke von St. Petersburg in die südlichen Zarenresidenzen von Zarskoe Selo und Pawlowsk vor. Diesmal ließen die Beamten den Ingenieur gewähren. Gerstner machte sich sogleich auf die Suche nach potentiellen Geldgebern im In- und Ausland und legte im März 1836 eine (Werbe-) Broschüre mit dem Titel *Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoe Selo und Pawlowsk*⁶ vor, von der er 12 000 Exemplare in russischer, deutscher und französischer Sprache verbreiten ließ.

Mit Hilfe der zu errichtenden Eisenbahn, so heißt es in diesem Text, würden die erholungssuchenden Stadtbewohner St. Petersburgs, die im Sommer vor den gesundheitsschädlichen »Ausdünstungen« der Großstadt fliehen wollen, schneller, bequemer und billiger die Vororte im Süden der Hauptstadt erreichen. »In keiner europäischen Residenzstadt [sei] der Aufenthalt am Lande während des Sommers so unbedingt notwendig wie in St. Petersburg.«⁷ Gerade die Orte Zarskoe Selo und Pawlowsk, die von der städtischen Bevölkerung im Sommer noch kaum besucht werden, böten sich als Stätten der Erholung und Rekreation besonders an. Während eine Kutschfahrt von Petersburg nach Pawlowsk auf »staubigen Chausseen« bislang noch zweieinhalb bis drei Stunden in Anspruch nehme, werde man die Distanz in Zukunft in vierzig Minuten zurücklegen können. »Durch die Eisenbahn und durch die magische Kraft des Dampfes [wird Pawlowsk] [...] auf den vierten Theil der bisherigen Entfernung näher gebracht; denn die Zeit bestimmt hier die Entfernung.«⁸

Gerstner prophezeite, dass sich Pawlowsk nach dem Bau seiner Bahnlinie zu einem der wichtigsten Erholungsorte der hauptstädtischen Elite entwickeln werde. Dank der Eisenbahn würden »Kronsbeamte« und »Mitglieder des Handelsstandes« in der Lage sein, auch nach langen Arbeitstagen ihre Datscha in den südlichen Vororten zu erreichen:

»bisher ging man im Newsky Prospekt, an den Ufern der Newa, im Sommergarten spazieren; in Zukunft wird man in wenigen Minuten durch die unsichtbare Kraft des Dampfes pfeilschnell nach Zarskoe Selo und Pawlowsk gebracht, und wird dort eine bessere Luft einathmen.«⁹

Gerstner war sich offenbar bewusst, dass es nicht ausreichte, die hauptstädtische Elite nur mit »besserer Luft« nach Pawlowsk und damit an die Kassenhäuschen seiner Eisenbahngesellschaft zu locken. Um den südlichen Vorort von St. Petersburg mit seinem klassizistischen Schloss aus dem späten 18. Jahrhundert und seinem weitläufigen Landschaftspark als Ziel einer Erholungs- und Vergnügungsfahrt weiter aufzuwerten, projektierte der Geschäftsmann am Zielort der Bahnlinie den Bau eines »prachtvollen, mit aller Eleganz errichteten Eisenbahngasthofs«. Nach dem Vorbild entsprechender Einrichtungen in anderen europäischen Hauptstädten wollte Gerstner in Pawlowsk einen gesellschaftlichen Vergnügungstempel etablieren, an dem die Einwohner der Residenz nicht nur erlesen speisen, sondern sich zudem vorzüglich unterhalten lassen konnten: »dort wird Spiel und Tanz, Erquickung in der frischen Luft [...] einen Reiz gewähren, welchem wahrscheinlich nicht so leicht jemand widerstehen wird.« Hier werde, so gab sich Gerstner zuversichtlich, im »Sommer und Winter der Vereinigungspunkt der Einwohner der Residenz seyn.«¹⁰

Wie wir aus den eingangs zitierten literarischen bzw. autobiographischen Zeugnissen von Fjodor Dostojewski und Ossip Mandelstam wissen, sollten sich Gerstners Prognosen schon kurze Zeit später erfüllen. Zeitgleich mit dem Bau der Eisenbahnlinie von St. Petersburg nach Pawlowsk ließ die von Gerstner gegründete Aktiengesellschaft an der Endhaltestelle einen prachtvollen Kulturpalast mit Restaurant, Ballsaal und Wintergarten errichten. Entworfen hatte das Gebäude, das am

Rande des weitläufigen Schlossparks von Pawlowsk entstand, der russische Architekt Andrej I. Stakenschneider (1802–1865). Bei der Namensgebung des Etablissements orientierte man sich an den Bezeichnungen vergleichbarer Vergnügungstempel in St. Petersburg und anderen russischen Städten. Die ersten russischen *vokzaly* waren in St. Petersburg bereits im späten 18. Jahrhundert entstanden. Hier erfreute sich das städtische Publikum an Illuminationen, Feuerwerken, Orchestermusik, Zigeunerkapellen, Tänzen, Maskeraden und ähnlichen Vergnügungen.¹¹ Der Name dieser *vokzaly* leitete sich allem Anschein nach von den Vauxhall Gardens, einem Vergnügungspark im Süden Londons ab, dessen historische Wurzeln bis in das 17. Jahrhundert zurückreichen.

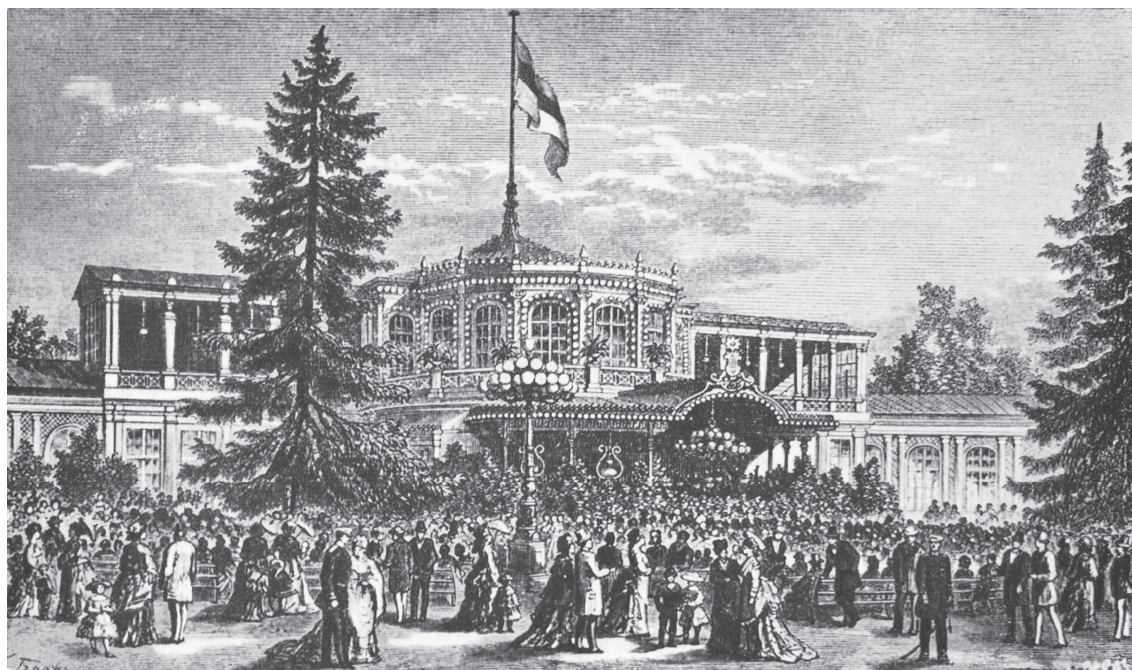
In der Werbebroschüre aus dem Jahr 1836, in der Gerstner ankündigte, am Ende der Bahn werde sich »ein freundliches Tivoli, ein herrliches Vauxhall erheben«,¹² hatte der Eisenbahnpionier den Begriff »vauxhall/vokzal« erstmals in Verbindung mit dem dampfgetriebenen Verkehrsmittel gebracht. Ausgehend vom musikalischen Bahnhof in Pawlowsk sollte der Begriff »vokzal« in den kommenden Jahrzehnten Karriere machen und sich als Bezeichnung für Passagierstationen der Eisenbahn im Russischen durchsetzen, unabhängig davon, ob man sich an diesem Ort gepflegt amüsieren konnte oder nicht.

Am 22. Mai 1838 (nach dem bis 1918 in Russland gültigen Julianischen Kalender) wurde der musikalische Bahnhof in Pawlowsk feierlich eröffnet. Der erste Bau dieser Vergnügungsstätte bestand aus einem großen runden Gebäude mit Ball-, Konzert- und Speisesälen sowie Billardzimmern und zwei Wintergärten. In zwei angrenzenden Flügelbauten waren vierzig Hotelzimmer für Übernachtungsgäste untergebracht. Eine Galerie verband den *vokzal* mit der benachbarten Eisenbahnstation, so dass Zugpassagiere den Konzertsaal direkt von der Plattform aus erreichen konnten. Das Zentrum des musikalischen Bahnhofs bildete zunächst das Restaurant im Säulensaal, das der Besitzer eines der besten und teuersten Hotels in St. Petersburg gepachtet hatte. Hier speisten die Gäste neben einem plätschernden Brunnen, während auf der Empore ein Militärorchester für musikalische Unterhaltung sorgte. Eintrittsgeld wurde für den Besuch der Ver-

gnügungsstätte nicht erhoben, nur bei Tanzveranstaltungen wurden die Besucher eigens zur Kasse gebeten. Die Leitung des musikalischen Bahnhofs lag in den Händen der Betreibergesellschaft der Eisenbahnlinie von St. Petersburg nach Pawlowsk, die sich mit immer neuen Angeboten darum bemühte, die hauptstädtische Elite zu einer Vergnügungsfahrt in den Vorort zu locken. Neben traditionellen Bällen und Feuerwerken standen Auftritte von Zigeunerorchestern und Chören aus dem europäischen Ausland auf dem Programm.

Auch wenn bereits kurz nach der Eröffnung des musikalischen Bahnhofs in Pawlowsk kultursinnige Petersburger davon träumten, hier könnten einmal Berühmtheiten wie der Wiener Walzerkönig Johann Strauss gastieren, war die Entwicklung dieser Vergnügungsstätte zu einem der wichtigsten Orte des hauptstädtischen Musiklebens zunächst noch nicht deutlich absehbar. Zwar konnte die Bahnleitung bereits für die Sommersaison 1839 den Wiener Dirigenten Joseph Hermann mit seinem Ballorchester verpflichten, der das Petersburger Publikum mit Wiener Walzern unterhielt und in Pawlowsk schon bald wöchentliche Konzertabende mit sinfonischer Musik veranstaltete. Noch bildeten die Konzerte der Zigeunerkapellen und Kurorchester jedoch nur die Hintergrundmusik für das gesellschaftliche Treiben in den Restaurants und Cafés der Pawlowsker Vergnügungsstätte.

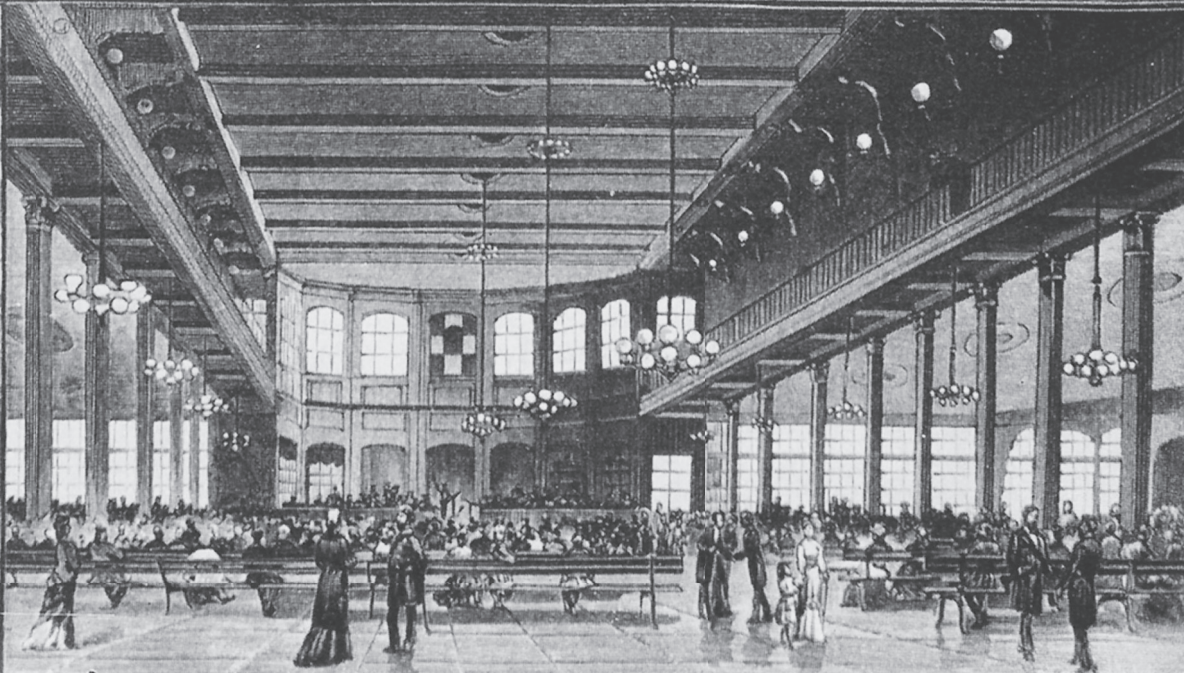
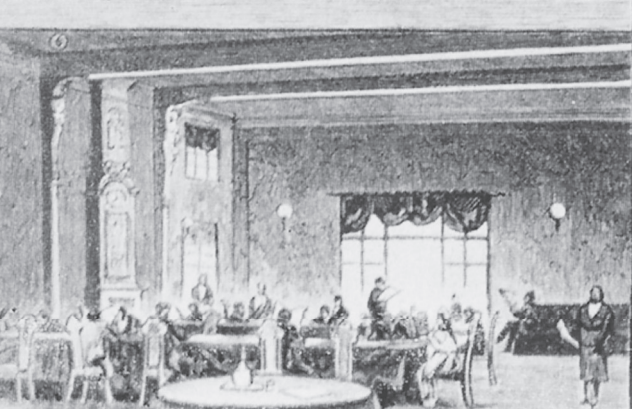
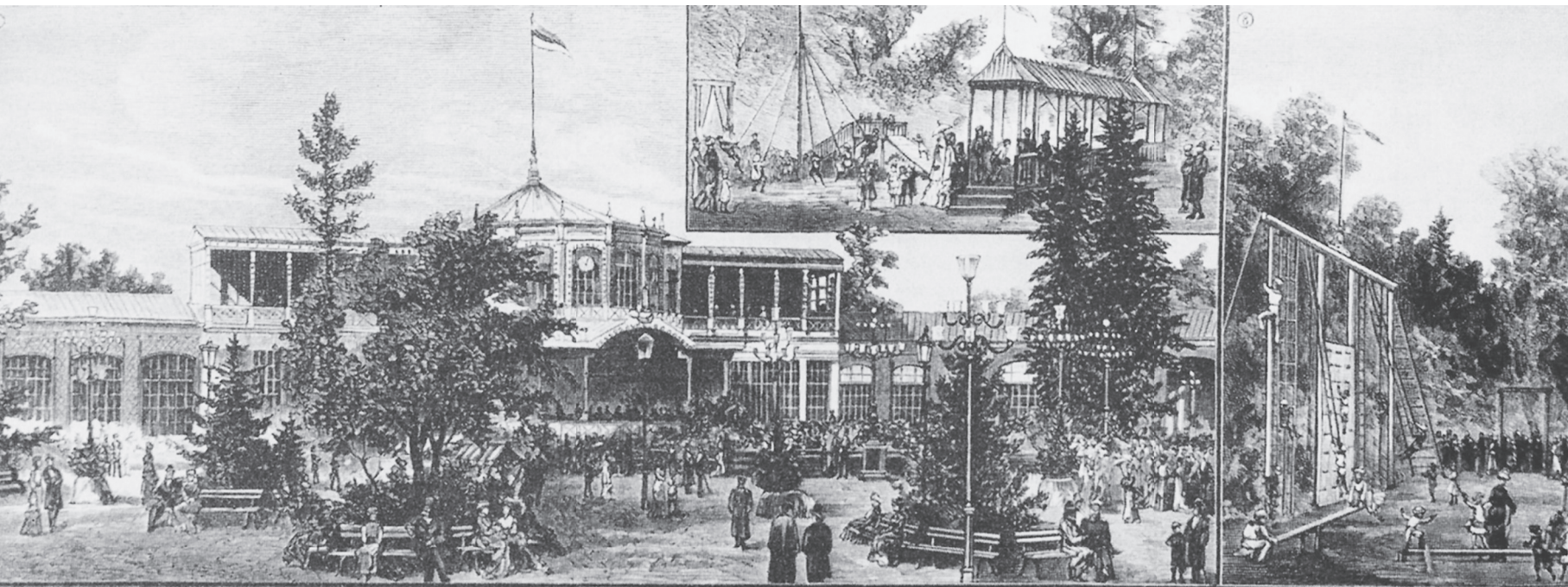
Der musikalische Bahnhof entwickelte sich rasch zu einem beliebten Treffpunkt der örtlichen Datscha- und Villenbesitzer. An Wochenenden und an Feiertagen strömten zudem Erholungssuchende aus St. Petersburg in großer Zahl nach Pawlowsk. Hier



Pawlowsker Bahnhof. Gravur von L. Cerjakow mit Zeichnung von K. Brozho, 1870er Jahre

traf sich die gute Gesellschaft in familiärer Atmosphäre. Die Klangkulisse des Gebäudes war bestimmt von Tischgesprächen, klapperndem Besteck, klirrenden Gläsern und den Klängen leichter Unterhaltungsmusik.

1856, nach einer kurzen Schließung des *vokzal* während des Krimkrieges (1853–56), gelang der Bahnverwaltung mit der Verpflichtung des jungen Wiener Dirigenten und Komponisten Johann Strauss (Sohn) (1825–1899) ein besonderer Coup. Strauss, der am Wiener Hof wegen seines Engagements für die Revolution von 1848/49 in Ungnade gefallen war und erst 1863 zum kaiserlich-königlichen Hofball-Musikdirektor aufsteigen sollte, wurde schnell zum Publikumslieblich der Petersburger Gesellschaft. Der Dirigent, der zunächst nur ein Engagement für eine Saison unterzeichnet hatte, hielt dem Pawlowsker Publikum letztlich zehn Jahre die Treue. Mit seinem Wirken setzte der Wandel des »prachtvollen Eisenbahngasthofs« zu einem Zen-



trum des Petersburger Musiklebens ein.¹³ Strauss lehnte es entschieden ab, mit seinem Orchester im Restaurant des Bahnhofs zu spielen, während das Publikum speiste. Der Walzerkönig verlegte seine Konzerte auf eine Bühne ins Freie und setzte sich für einen Umbau des Vergnügungstempels ein. Anfang der 1860er Jahre wurden Restaurant und Konzertsaal, das heißt Gaumen- und Ohrenfreuden schließlich räumlich voneinander getrennt. Die nun separate Musikhalle fasste bis zu zweitausend Zuhörer und Zuhörerinnen. Auf den Spielplan der traditionellen Donnerstagsabend-Konzerte setzte Strauss nicht nur leichte Walzermusik, sondern auch Werke von Glinka, Tschaikowski, Rossini, Bach, Mozart, Beethoven und Richard Wagner.

Mitte der 1860er Jahre, als Fjodor Dostojewski im Schweizer Exil an seinem Roman *Der Idiot* arbeitete, hatte sich das Konzerthaus am Bahnhof von Pawlowsk als einer der wichtigsten Aufführungsorte klassischer Musik in St. Petersburg etabliert. Werke russischer und westeuropäischer Komponisten kamen hier zur Aufführung, die Dirigenten des Pawlowsker Orchesters, wie zum Beispiel der von Ossip Mandelstam erwähnte Nikolaj V. Galkin (1850–1906), der hier zwölf Jahre lang (1892–1903) wirkte, zählten zu den Stars des Petersburger Musiklebens. Berühmte Solisten und Sänger, wie der Pianist und Komponist Sergej S. Prokofjew (1891–1953) oder der Bassist Fjodor I. Schaljapin (1873–1938), gaben sich hier die Klinke in die Hand.

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Sommer 1914 markierte auch in der Geschichte des musikalischen Bahnhofs von Pawlowsk eine deutliche Zäsur. Aufgrund der Einberufung zahlreicher Musiker an die Front sah sich die Leitung des Konzerthauses gezwungen, aufwändige Orchesterwerke aus dem Programm zu streichen. Da die Aufführung deutscher und österreichischer Komponisten untersagt war, konzentrierte man sich auf Werke russischer oder französischer Komponisten. Zu Konzertbeginn intonierte das Orchester stets die Hymnen der mit dem Zarenreich verbündeten Mächte, am Schluss erklang der Marsch *Ruhm Dir, Russland!* Auch nach der Februarrevolution 1917, in der Nikolaus II. zur Abdankung gezwungen

worden war, wurde im Frühjahr die neue Saison im musikalischen Bahnhof von Pawlowsk eröffnet. Neu auf dem Programm standen nun sogenannte »Konzert-Meetings (*koncert-miting*)«, die mit revolutionären Ansprachen von Mitgliedern des Petrograder und Pawlowsker Sowjets eröffnet wurden und deren Erlös einem wohltätigen Zweck zugute kam.

Selbst nach der Machtergreifung der Bolschewiki im Oktober 1917 ging das Leben im musikalischen Bahnhof von Pawlowsk weiter. Zur Saisonöffnung am 2. Juni 1918 intonierte das Ensemble die *Marseillaise*, die als »Lied der Freiheit« dem neuen Regime vorübergehend als Hymne diente. Ansonsten signalisierte der Spielplan mit Werken von Tschaikowski, Skrjabin, Richard Strauss und Max Reger auf den ersten Blick Kontinuität. Schon 1919 musste die Leitung der Bahnlinie von Petrograd nach Pawlowsk jedoch die Verantwortung für den Konzertsaal an die Musikabteilung des Volkskommissariats für Bildung abtreten. Halbleere Konzertsäle waren ein deutliches Signal, dass mit dem Fall des *ancien régime* auch das Ende der Kultur der sommerlichen Vorortkonzerte in Pawlowsk gekommen war. Immer wieder war der ehemals elitäre Vergnügungstempel der Petersburger *high society* von der Schließung bedroht. Um die Zuschauerreihen in den Sinfoniekonzerten zu füllen, gaben die wechselnden Behörden, die für die Verwaltung des musikalischen Bahnhofs zuständig waren, ermäßigte Karten an Eisenbahnarbeiter und Angestellte aus:

»Heute kommt ein anderes Publikum ins Konzert«, bemerkte die *Rote Zeitung* am 7. Juni 1926: »Graue Arbeiterhemden und Paare, die Arbeiterkredite erhalten, haben die Frackträger verdrängt. Der Saal ist nicht voll, aber jene, die gekommen sind, hören angespannt und voller Aufmerksamkeit zu; es herrscht eine absolute Stille. Es ist angenehm zu sehen, dass die Träger der Arbeiterhemden genauso diszipliniert sind, wie die Frackhemden. A. Gauk [der Dirigent, F. B. S.] hat nicht nur das Orchester, sondern auch sein Publikum fest im Griff.«¹⁴

Als Ort der Sozialdisziplinierung und kulturellen Hebung der Arbeitermassen war der musikalische Bahnhof von Pawlowsk jedoch nur bedingt geeignet. Nach einer kurzen Renaissance

des Musiklebens im Pawlowsker *vokzal* in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre verstummte dieser Ort endgültig in den Jahren des Großen Vaterländischen Krieges. Als die deutsche Wehrmacht, die Pawlowsk 1941 erobert hatte, am 22. Januar 1944 den Belagerungsring um Leningrad verließ und den Rückzug gen Westen antrat, hinterließ sie in der ehemaligen Zarenresidenz nur ein Feld von Trümmern und Ruinen. Was vom musikalischen Bahnhof von Pawlowsk geblieben ist, sind Erinnerungen und die traurigen Worte des Abschieds, die Ossip Mandelstam 1921 in seinem Gedicht *Bahnhofskonzert (Koncert na vokzale)* festgehalten hat:

Kein Atmen mehr. Das Firmament voll Maden.
Und nicht ein Stern, der mit dem andern spricht.
Doch über uns Musik, Gott siehts, wie überladen
Der Bahnhof bebte unterm Aonidenlicht
Und neue Pfliffe einer Lok durchbrachen
Die Geigenluft, nun fließt sie wieder dicht.

Riesenspark. Das Glas der Bahnhofskugel.
Die Eisenwelt erneut verzaubert vom Gesang.
Und fort in ein Elysium von Nebel trugen
Die Räder den Waggon, zum Fest des Klangs.
Der Schrei des Pfaus, in den Klaviere schlugen.
Ich kam zu spät. Ein Traum nur? Meine Angst.

Den Bahnhofsglaswald habe ich betreten,
Den Geigen-Bau in Tränen, tief verwirrt.
Ein Duft von Roden aus den Moderbeeten,
Der Chor der Nacht erhebt sich – wild,
Und zu Nomadenscharen nachthin legte
Sich unterm Himmelsglas das liebe Schattenbild.

Die Eisenwelt: wie bettelhaft jetzt bebend,
Ganz in den Schaum, in die Musik gefügt,
Der heiße Dampf, die Geigenaugen blendend,
Und ich – ans Glas des Flurs gedrückt.
Wo willst du hin? Am Totenfest des Schattenbilds
Zum letzten Mal für uns erklingt Musik.¹⁵

Anmerkungen

- 1 Fjodor Dostojewskij, *Der Idiot*, übersetzt von Swetlana Geier, Frankfurt am Main: Fischer⁵2003, S. 544.
- 2 Ebd., S. 293.
- 3 Ebd., S. 501.
- 4 Ossip Mandelstam, *Musik in Pawlowsk*, in: ders., *Das Rauschen der Zeit. Gesammelte »autobiographische« Prosa der 20er Jahre*, aus dem Russischen übertr. und hrsg. von Ralph Dutli, Zürich: Ammann 1985, S. 10.
- 5 Ebd., S. 9f.
- 6 Franz Anton Ritter von Gerstner, *Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoe Selo und Pawlowsk*, St. Petersburg 1836.
- 7 Ebd., S. 37.
- 8 Ebd., S. 39.
- 9 Ebd.
- 10 Ebd.
- 11 Vgl. Elizaveta Dimitrievna Uvarova, *Vokzaly, sady, parki*, in: *Razvlekatel'naja kul'tura Rossii XVIII–XIX vv. Očerki, istorii i teorii*, hrsg. von E. V. Dukov, Sankt Petersburg: Dimitrij Bulanin 2000, S. 316f.
- 12 Franz Anton Ritter von Gerstner, *Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn*, S. 39.
- 13 Vgl. Aleksandr S. Rozanov, *Muzykal'nyj Pavlovsk*, Leningrad: Muzyka 1978, S. 47 ff.
- 14 Ebd., S. 152.
- 15 Ossip Mandelstam, *Tristia. Gedichte 1916–1925*, aus dem Russischen übertr. und hrsg. von Ralph Dutli, Zürich: Ammann 1993, S. 63.

Alle Abbildungen aus Aleksandr S. Rozanov, *Muzykal'nyj Pavlovsk*, Leningrad: Muzyka 1978

Grenzgeschichte(n)

Der Badische Bahnhof als Ort erschwerter Passagen

von Anna K. Liesch

Bahnhöfe sind Orte der Bewegung und des gehetzten Stillstands. Züge fahren ein und aus, Taxis bringen eilige Reisende, schnell werden noch letzte Artikel für unterwegs besorgt: eine Zeitung, Kaugummis, und wer etwas länger Zeit hat, trinkt einen Cappuccino im Stehen, den Mantel über den Arm gehängt, die Reisetasche am Boden. Manche Personen stehen gelangweilt herum, vielleicht warten sie auf Ankommende, deren Züge Verspätungen haben. Doch im Badischen Bahnhof werden keine Durchsagen gemacht, wann und wo ein Zug ab- oder einfährt, diese Informationen muss man den Fahrplänen entnehmen. Auch sonst ist manches am Badischen Bahnhof anders.

Eine Besonderheit des Badischen Bahnhofs sind seine vielfältigen Funktionen. Er ist Binnenbahnhof für den deutschen Verkehr – für Bahnen aus Frankfurt-Karlsruhe-Freiburg im Breisgau, die Oberrheinlinie Konstanz-Schaffhausen und die Wiesentalbahn. Durch die Verbindungsbahn zum Bahnhof Basel SBB ist er auch ein Grenzbahnhof für den Übertritt in die Schweiz oder nach Deutschland. Er ist ein deutscher Bahnhof ganz auf schweizerischem Boden, aber auch ein schweizerischer Binnenbahnhof durch die Einbindung von Riehen über den Badischen Bahnhof und die Hafenbahn von Kleinhüningen ins Netz der SBB. Seine Verwaltung hatten zwar zunächst die Badische, später die Reichsdeutsche, die Bundesdeutsche und hat heute die Deutsche Bahn AG inne; sie unterliegt jedoch den Hoheitsrechten und der Eisenbahnaufsicht der Schweiz und des Kantons Basel-Stadt. Diese verwickelten Rechtsverhältnisse gaben im Laufe der Zeit und bis heute immer wieder Anlass zu Komplikationen, Verhandlungen und kreativen Kompromisslösungen. Im Folgenden werde ich einige dieser Punkte herausgreifen, unter besonderer Berücksichtigung der Grenzverhältnisse.

Der einzige wirklich unterschiedslos von allen Menschen im Badischen Bahnhof benutzte gemeinsame Raum war lange Zeit die Schalterhalle. Hier versammelten sich Ankommende und Abreisende, Leute aus der Stadt, um sich eine Zeitung zu kaufen, Bekannte abzuholen, von hier aus gingen die Bediensteten an ihren Arbeitsplatz. Einen anderen Zugang als den durch die Schalterhalle hatte der Badische Bahnhof lange Zeit nicht, heute kann man ihn manchmal auch durch den Fürstengarten oder durch die Restauration »Les Gareçons« betreten. 1968 war in den *Basler Nachrichten* Folgendes zu lesen:

»Wer die etwas düstere Schalterhalle betritt, steht eigentlich schon auf deutschem Boden, denn das 230 Meter lange und eine Fläche von 8000 Quadratmetern bedeckende Bahnhofgebäude gehört dem deutschen Staat respektive der Deutschen Bundesbahn. Wenn nun der Reisende am Schalter ein Billett löst, merkt er hinwiederum gleich, dass er die Grenze noch nicht überschritten hat; denn der Beamte verlangt für die ›Fahrkarte‹ Schweizergeld. Immerhin kann man auch mit deutschem Geld Fahrkarten lösen. Man muss sich dazu aber auf den ›Bahnsteig‹ 2 begeben, was jedoch einen Grenzübertritt und den Kauf einer ›Bahnsteigkarte‹ voraussetzt.«¹

Mit der Bahnsteigkarte kaufte man sich den Zutritt auf die Bahnsteige, die ansonsten gesperrt waren, so dass man, ohne die Gebühr zu zahlen, auch niemanden auf dem Bahnsteig abholen konnte. Die Absperrung der Bahnsteige war eine Besonderheit der Badischen Bahnen, die es in der Schweiz nie gab und die vom Basler Großen Rat auch nicht gern bewilligt wurde, denn er hinterfragte, ob »die badische Bahn auf Schweizer Boden zur Erhebung einer Gebühr berechtigt sei, der keinerlei Leistung der Bahn als Transportanstalt gegenüberstehe«.² Der 1953 geborene

Georg Stamm erinnert sich, dass er oft mit seinem Vater sonntags zum Badischen Bahnhof spaziert ist, um sich die Züge und die Dampflokomotiven anzusehen; auch dazu mussten sie eine Bahnsteigkarte kaufen. Umgehen konnten sie dies nur, indem sie eine kleine Reise nach Grenzach oder Lörrach unternahmen. Auf jeden Fall aber mussten sie die Zollabfertigung passieren, und dabei wurden sie immer akribisch kontrolliert.³

Schon 1913 musste man auch auf dem Weg zu den Wartesälen zuerst die Zollabfertigung passieren. Danach kam man in den dunkelrot gestalteten Raum der I. und II. Klasse:

»ein Raum, dessen Physiognomie vor allem durch die mächtigen, hochlehnigen, festeingebauten Sophas gegeben ist. Die Wand über diesen Holzeinbauten besteht aus rot gefärbtem Putz mit einer diskreten Felderteilung. Auf dem etwas rauhen Material wirken die zierlichen Beleuchtungskörper doppelt kostbar.«⁴

Es gab außerdem einen Wartesaal III. Klasse in einfacherer Ausstattung. »Die Wände sind durch Einteilungen aufgelöst, jeden Schmuckes an Bildwerk oder Ornament bar, doch beruhigend und freundlich in der Wirkung.«⁵ Damit nicht genug: »Eine steinerne Treppe führt in das Souterrain, wo ein besonderer Warteraum für ausländische Arbeiter und Auswanderer eingerichtet ist.«⁶ Nicht nur das Warten war sozial getrennt, auch die Restaurationen: Nach der Zollabfertigungshalle gab es ein Bahnhofsbuffet I. und II., daneben eines III. Klasse. Ob die Arbeiter und Auswanderer sich wohl im Buffet der III. Klasse bedienen lassen durften, bevor sie ins Souterrain stiegen? Das Buffet I. und II. Klasse war erst seit 1948 nicht mehr nur von der badischen Seite her zugänglich, also nach einem Grenzübertritt, sondern auch von der Schwarzwaldallee aus. Allerdings waren der schweizerische und der badische Teil durch eine säuberlich die Grenze markierende Wand getrennt. Bis 1948 waren die Buffets alleine den Reisenden vorbehalten. Umgehen konnte man diese Bestimmung wiederum durch den Kauf einer Bahnsteigkarte. Ein Basler Architekt hatte dies getan, sich aber beim Weggehen geweigert, diese wieder abzugeben, bis man ihm die entsprechenden Vorschriften vorlege. Darauf kam es zu heftigen Auseinandersetzungen. Die Kantonspolizei notierte den Namen des Architekten, die Badische

Staatsbahn klagte wegen »Übertretung bahnpolizeilicher Vorschriften« und der Architekt erhielt einen Strafbefehl über Fr. 6.–. Dagegen wehrte er sich vor der Basler Staatsanwaltschaft und wurde schließlich freigesprochen, während die Prozesskosten vom Staat übernommen werden mussten.⁷ Das Buffet I. und II. Klasse ist 1986 geschlossen worden. An seiner Stelle ist seit 2002 die »Gare du Nord – Bahnhof für Neue Musik« angesiedelt.

Übergangsriten

Von Anfang an spielte der Grenzübertritt eine zentrale Rolle. Er könnte, um mit Arnold van Gennep zu sprechen, von dem gleich nochmals die Rede sein wird, als ein Übergangsritus interpretiert werden:

»[...] Riten, bei denen man entweder zwischen den beiden Hälften eines Objektes oder zwischen zwei Zweigen oder unter etwas hindurchgeht, muß man in einer Reihe von Fällen als direkte Übergangsriten interpretieren, denen die Vorstellung zugrunde liegt, daß man auf diese Weise die alte Welt verläßt und eine neue Welt betritt.«⁸

Die Bewohner des Bläsiquartiers, die sich sehr über die Eröffnung des Badischen Bahnhofs freuten, da er ihr Quartier aufwertete und ihnen Hoffnung auf zusätzliche Arbeitsplätze gab, erkannten dies von Anfang an, wie ihr Reim zeigt, den sie zur Feier der Eröffnung des Badischen Bahnhofs am 13. September 1913 beisteuerten:

»Der Bahnhof ist das große Tor
Der Schweiz und auch von Baden
Davor ist man im eigenen Hause,
Dahinter bei den Schwaben.«⁹

1909 schrieb der belgische Ethnologe Arnold van Gennep (1873–1957) sein vielzitiertes Werk *Übergangsriten*. Das zweite Kapitel widmete er räumlichen Übergängen wie Türen, Schwellen, sakralen Zonen, aber auch den Landesgrenzen. Zu Letzteren bemerkte er:

»Mit Ausnahme der wenigen Länder, für die noch immer ein Paß benötigt wird, kann in den zivilisierten Regionen heutzutage jedermann ungehindert eine Landesgrenze überqueren. Die Grenze – eine imaginäre Linie, die Grenzsteine oder -pfähle verbindet – ist eigentlich nur auf Landkarten wirklich sichtbar. Es ist aber noch gar nicht so lange her, daß das Überschreiten von Provinzgrenzen und noch früher von Landgütergrenzen von verschiedenen Formalitäten begleitet war.«¹⁰

Was seit dem Schengen-Abkommen zwischen der EU und der Schweiz vom Dezember 2008 wieder annähernd möglich ist, seit die Schweiz ein assoziiertes Schengen-Mitglied wurde, war tatsächlich vor 1914 üblich in europäischen Ländern – ein Grenzübertritt erforderte kein amtliches Ausweispapier.¹¹ Erst mit Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 wurde die militärische Grenzbewachung und -kontrolle eingeführt. Die Schweiz begründete diesen Schritt mit der bereits gängigen Praxis der Nachbarländer, die ihre Grenzen streng überwachten und jedem, der nicht im Besitz der vorgeschriebenen Papiere war, den Eintritt verwehrten.

»Infolgedessen sammeln sich auf dem Gebiet unseres Landes, das bisher jedermann ohne besondere Kontrolle den Eintritt gestattet hat, eine grosse Anzahl von Elementen, die den Kantonen zur Last fallen und deren Ausschaffung gar nicht oder nur mit grossen Schwierigkeiten bewerkstelligt werden kann.«¹²

Die Durchführung der Grenzkontrolle war Aufgabe der Kantone und 1917 eröffnete Basel-Stadt das erste Grenzpolizeibüro.¹³ Dennoch gab es schon ab 1913, seit der Eröffnung also, im neuen Badischen Bahnhof einen Schweizer Zollabfertigungsposten nach schweizerischen Vorschriften für Frachtgut, Post und Reiseeffekten. Der Größe der Anlage entsprechend beschäftigte dieser damals zwanzig Mann und war damit einer der größten jenes Zollkreises, der die Kantone Bern, Luzern, Obwalden, Nidwalden, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, mit Ausnahme der Bezirke Baden und Zurzach, und Jura umfasst.¹⁴ Gleichzeitig war auch ein entsprechender deutscher Zollabfertigungsposten nach deutschen Vorschriften aufzustellen. Bis zum Schengen-Abkommen 2008 dienten drei

Bahnsteige dem deutschen Binnenverkehr. Sie waren ebenso wie die nördliche Hälfte der beiden überlangen Bahnsteige 1 und 2 des internationalen Reiseverkehrs zum deutschen Zollgebiet erklärt worden. Die internationalen Züge kamen stets im Teil des Herkunftslandes an und wurden nach der Zollkontrolle und dem Lokwechsel in den anderen Bahnsteigteil vorgezogen. Innerhalb des deutschen Zollbereichs konnten Fahrgäste, die nicht in die Schweiz einzureisen wünschten, sich trotz der Präsenz deutscher oder schweizerischer Grenzpolizisten mehr oder weniger ungehindert bewegen.¹⁵

Während des Ersten Weltkrieges wurde der Badische Bahnhof ganz geschlossen. Knapp eine Stunde, nachdem der Kriegszustand in Deutschland erklärt worden war, am 31. Juli 1914 um 15.50 Uhr, verließ der letzte Personenzug den Bahnhof in Richtung Freiburg. Der Zugverkehr endete nun in Weil, Lörrach oder Grenzach. Bis zur Wiedereröffnung am 14. September 1919 wurde der Bahnhof von schweizerischen Truppen bewacht.¹⁶ Doch erst die Einführung der Rentenmark brachte im Badischen Bahnhof wieder geordnete Verhältnisse: Die Inflation hatte bewirkt, dass der Schmuggel florierte.¹⁷ Die Schweizer hätten die ganze Weimarer Republik für ein paar Franken aufgekauft, wenn nicht der Zoll im Badischen Bahnhof auf sie gewartet hätte. Die Basler reisten mit alten Kleidern nach Deutschland und kehrten von Kopf bis Fuß neu ausgestattet heim. Manche wurden erwischt, doch die meisten schlüpfen durch die Kontrolle. Nur wenige blamierten sich buchstäblich bis auf die Knochen:

»So etwa der feine Herr, der aus der Zugtoilette seine alten Kleider aus dem Fenster warf und erst nachher merkte, dass er den neugekauften Anzug im Geschäft hatte liegen lassen, worauf er sich im Badischen Bahnhof in Hemd und Unterhose präsentieren musste.«¹⁸

Seit dem 1. Juli 1929 wurden die Passkontrollen im Badischen Bahnhof durch Beauftragte des Bezirksamts Lörrach vorgenommen. Diese besorgten auch die Ausstellung von Tages Scheinen und Ausnahmesichtvermerken (Visa).¹⁹ Wegen der Wirtschaftskrise erhielten die deutschen Zöllner nun von der Schweizer Regierung die Erlaubnis, die in Deutschland bestehenden Maßnahmen auch am Badischen Bahnhof durch-

zuführen: Zahlungsmittel, Wertpapiere und dergleichen, die verbotswidrig aus Deutschland ausgeführt worden waren, konnten somit beschlagnahmt und zwecks Durchführung eines gerichtlichen Strafverfahrens nach Deutschland zurück gebracht werden.²⁰ Allerdings durften die Zöllner Wertsachen zwar beschlagnahmen und Steuerflüchtlingen Bußgelder auferlegen, sie aber nicht verhaften.²¹

Ebenso aus Angst vor Devisenschmuggel wurden nun die Postbriefkästen, die im Hauptgebäude, aber auch auf den Bahnsteigen platziert waren, für die deutsche Verwaltung ein Problem. Jeder Durchreisende konnte seine Briefe, mit Schweizer Marken frei gemacht, hier einwerfen. Schweizer Postbeamte sammelten die Post auf den Bahnsteigen ein und passierten den deutschen Zoll, ohne kontrolliert zu werden – nicht nur wegen der Hoheitsrechte, sondern auch wegen des Briefgeheimnisses. So konnte auf legalem Weg Devisenschmuggel betrieben werden. Nach einigem Hin und Her machte die schweizerische Postverwaltung diesem Zustand dadurch ein Ende, dass sie kurzerhand alle Briefkästen auf den Bahnsteigen abmontieren ließ. Bis heute sind sie nicht mehr angebracht worden.²² Die Passkontrollen auf der Verbindungsbahn und auf Bahnsteig 2 besorgte die deutsche Zollverwaltung. Doch auch auf der Verbindungsbahn bestanden schweizerische Hoheitsrechte. Im Falle eines notwendigen Einschreitens mussten die deutschen Beamten auch deutsche Staatsbürger der schweizerischen Polizei übergeben, die alleine für eine etwaige Verfolgung zuständig war.²³

Nach dem Versagen der demokratischen Parteien in Deutschland und der Machtergreifung Hitlers 1933 kam die Bahnhofsbuchhandlung im Badischen Bahnhof, die der deutschen Bahnpolizei unterstand und untersteht, bald in eine etwas verzwickte Lage. Denn zu den politischen Maßnahmen der Nationalsozialisten gehörten bald nebst Bücher- auch Zeitungsverbote.

»Sollte man nicht die verbotenen Schweizer Zeitungen, die angeblich im Solde Alljudas standen, vom Verkauf im Kiosk ausschließen? Natürlich hätte man sie ausschließen sollen, wenn man den Grundsätzen des Tausendjährigen Reiches hätte treubleiben wollen.«²⁴

Hätten sich die Basler darüber beschwert, dass zuerst die *National-Zeitung*, der *Bund*, später die *NZZ* und schließlich alle Schweizer Zeitungen verboten worden wären? Die Anwohner vielleicht, die ihre Zeitungen am Kiosk am Badischen Bahnhof oder am »Deutschen Reichsbahnhof Basel«, wie er seit 1935 hieß, kauften. Doch es ist nicht wahrscheinlich, dass dies Folgen für die deutsche Verwaltung gehabt hätte. Albert Kuntzemüller machte sich 1935 die Mühe,

»mit der im Tausendjährigen Reiche gebotenen Vorsicht, die Reichsbahndirektion (RBD) auf die Inkonsequenz ihres Handelns aufmerksam zu machen: Es könne dem Reisenden, der die Zeitungen ohne Kenntnis des Verbotes kaufe, passieren, dass sie ihm am Zollposten, keine fünfzig Schritte davon, abgenommen werden und er in die peinlichste unverschuldete Verlegenheit kommt.«²⁵

Die Antwort, die Kuntzemüller erhielt, dies geschehe, um die Schweizer Behörden nicht herauszufordern, stellte ihn nicht zufrieden. Auf seine nochmalige Anfrage wurde ihm erklärt, dass dieser Zeitungsverkauf erhebliche Devisen abwerfe und die Eigenart der Grenzverhältnisse die Verwaltung zu einem »ausnahmsweisen Vorgehen«²⁶ zwingen.

Dazu stellte sich nun auch noch die »Flaggenfrage«: Von 1855 an, noch am alten Badischen Bahnhof, bis 1920 hatte die badische Flagge am Hauptgebäude des Bahnhofs geweht und wurde dann durch die schwarz-rot-goldene Fahne der Weimarer Republik abgelöst. Nach 1933 wurde die Fahne der Republik zuerst durch das wilhelminische Schwarz-Weiß-Rot ersetzt, nach März 1933 wurde die offizielle Reichsflagge, die Hakenkreuzfahne, gehisst. Diese hing zum Ärger vieler Basler legal bis zum Bundesratsbeschluss vom 26. April 1940 am Uhrturm. Der Artikel 1 legte nun aber fest, dass »während der Dauer des gegenwärtigen Aktivdienstzustandes das öffentliche Hissen, Aushängen und Herumtragen ausländischer Fahnen, Flaggen, Landesfarben u. a. Hoheitszeichen auf dem Gebiet der Schweiz verboten ist.«²⁷ Erst durch diesen Beschluss konnte dem Spuk ein Ende gemacht werden. Selbst die Zeit unterlag speziellen Regelungen: Während der Jahre des Zweiten Weltkrieges galt auf dem Badischen Bahnhof analog der Regelung in Deutschland

die Mitteleuropäische Sommerzeit, während die Schweiz mit wenigen Ausnahmen an der Mitteleuropäischen Zeit festhielt.²⁸ Nochmals 1980 wehrte sich die Schweiz als einziges westeuropäisches Land gegen die Einführung der Sommerzeit und bildete so eine Zeitinsel inmitten Sommerzeit führender Länder. Das »Zeitgesetz«, das von Regierung und Parlament im darauffolgenden Jahr durchgesetzt wurde, verhinderte eine Wiederholung des Zeitchaos von 1980, z. B. auf grenzüberschreitenden Fahrplänen der Eisenbahn.²⁹

Während des Zweiten Weltkrieges verzichtete man in Bern entgegen der Forderung der Basler Behörden auf eine vollständige Schließung des Bahnhofs wie im Ersten Weltkrieg, die deutschen Zölle wurden aber auf die Bahnhöfe Weil, Lörrach-Stetten und Grenzach zurückgenommen.³⁰ Damit blieb der Bahnhof auch in der Kriegszeit ein belebter Ort, an dem auch zweifelhafte Elemente ihr Unwesen trieben: Nicht nur konnten hier weiterhin verbotene Zeitschriften gekauft werden, er wurde auch zum Stützpunkt der NS-Propaganda und der Spionage, die von Nationalsozialisten in Zusammenarbeit mit schweizerischen Frontisten betrieben wurde. Erst kurz vor Kriegsende machte das Schweizer Grenzkommando dem ein Ende und besetzte den Bahnhof mit einem Aufgebot von 1500 Soldaten.³¹

Schon 1945 wurden sämtliche Verkehrsanlagen und das Vermögen der Deutschen Reichsbahn im Badischen Bahnhof unter schweizerische treuhänderische Verwaltung gestellt. Materiell wurde diese Verwaltung 1948, formell 1951 wieder aufgehoben. Der Vertrag zwischen Deutschland und der Schweiz wurde aber erst 1953 wieder erneuert, womit auch offiziell die schweizerische Treuhänderschaft über den Badischen Bahnhof zu Ende ging. »Damit ist verhindert worden, dass die französischen Besatzungsbehörden das im Badischen Bahnhof liegende Barvermögen von 280 000 Franken beschlagnahmen und die beabsichtigte Demontage von Geleisen und Anlagen im deutschen Teil des Rangierbahnhofes ausführen konnten.«³² Bis in den Winter 1946/47 übte nur der schweizerische Zolldienst die Aufsicht über den Bahnhof und die zollamtliche Tätigkeit aus. Seit dem 1. Mai 1948 konnten Reisende des deutschen Eisenbahnnetzes wieder in Basel einsteigen, ohne dafür einen

besonderen Ausweis zu besitzen. Bald übernahmen deutsche Beamte wiederum die Funktion der Zollkontrolle. Sie versahen ihren Dienst in Uniform – doch ohne Waffen – unter französischer Aufsicht und vorerst ausschließlich im Badischen Bahnhof. Die Französische Gendarmerie der Besatzungsmacht beschränkte sich dagegen mehr und mehr auf die Kontrolle des ein- und ausreisenden Personals der alliierten Streitkräfte.³³

Seit Sommer 1950 wurde der internationale Transit wesentlich gefördert; er sollte auf den Sommer 1951 noch weiter gestärkt werden. Man konnte also glauben, dass die Nöte der ersten Nachkriegsjahre, als die Grenze fast hermetisch verschlossen war, als Bahnbrücken wieder aufgebaut und Eisenbahnstrecken instand gesetzt werden mussten, endgültig überwunden waren. Am 28. März 1951 war jedoch in den *Basler Nachrichten* zu lesen, dass dies leider gar nicht der Fall sei. Darüber berichtete Albert Kuntzemüller im folgenden Zeitungsausschnitt:

»Alle Anstrengungen der Eisenbahnverwaltung um einen flüssigeren Transit werden durch hemmende Bestimmungen der Zollverwaltung wieder zunichte gemacht. Im Kleinen Grenzverkehr fingen die Schwierigkeiten an. Durch Verfügung des Bundesfinanzministeriums in Bonn vom 15. März 1951 wurde die bisherige Sonderregelung über die zollfreie Einfuhr von Tabak, Kaffee und Tee im schweizerisch-deutschen Grenzverkehr sozusagen mit einem Federstrich ausser Kraft gesetzt, so dass seit dem 17. März die Inhaber von Grenzkarten statt wie bisher *wöchentlich* 40 g Tabak oder 20 Zigaretten sowie *täglich* 50 g Kaffee und Tee dieselbe Menge nur noch *zwei mal monatlich* nach Deutschland einführen dürfen, worüber, gewiss nicht zum Vorteil eines flüssigen Verkehrs, im »Devisenkontrollheft« fein säuberlich Buch geführt wird. [...] »Kaffee und blauer Dunst von Bonn gestoppt – Empörung zwischen Konstanz und Basel«. Unter dieser Schlagzeile brachte die »Neue Zeitung« vom 22. März die Nachricht und fügte bei, »dass auch die Enttäuschung auf Schweizer Seite gross« sei. Die Einstellung des Ministeriums zeuge von einem »Schematismus, der dem historischen Charakter der Grenzverhältnisse mit der Schweiz in keiner Weise angemessen« sei. »Im Grenzgebiet« – so hiess es zum Schlusse – »rechnet man damit, dass der Schmuggel und der Schwarzhandel Auferstehung feiern werden.« Seit acht Tagen liegen nun auch im Grossen Grenzverkehr die Verhältnisse mindestens ebenso schlimm. Angeblich auf alliierte Weisung

(die Alliierten werden von der deutschen Bureaucratie besonders gern vorgeschoben) muss jetzt *jeder Transitreisende* mit Vor- und Zunamen, Geburtstag, Geburts- und Wohnort, in ein Verzeichnis, und zwar in Blockschrift (!), eingetragen werden. Man kann sich vorstellen, welche Verzögerungen eintreten, bis die Zollbeamten diese etwas ungewohnte Schrift ausgeführt haben. Ist nach langem Abschreiben und Vergleichen *ein einziger* Reisender registriert worden, so hat sich bereits *eine Schlange* von einem Dutzend Reisender angesammelt, und die Folgen bleiben nicht aus: Die internationalen Schnellzüge bekommen grössere Verspätungen, persönliche Reibereien unterlaufen, Anschlüsse gehen verloren und die Betriebsschwierigkeiten häufen sich, z. B. auf der einspurigen Basler Verbindungsbahn, ins Unendliche. [...] Dabei wolle Deutschland doch Touristen auf jeden Fall anziehen, will Reiseland werden, der Devisen wegen ... Nun bereitet es seinen Gästen schon an der Grenze einen solchen Empfang. Die deutschen Eisenbahner am Badischen Bahnhof aber haben alle Hände voll zu tun, und die Schweizer Zollbeamten, die doch auch etwas von Bureaucratismus verstehen, – *schütteln den Kopf*. Das tun auch wir und erwarten bestimmt, dass je eher, umso besser, jedenfalls bis zum Beginn der Reisesaison, all die vexatorischen Einschränkungen, bureaukratischen Kontrollhefte und hochnotpeinlichen Registrierungen wieder *aufgehoben* werden.«³⁴

Wie schnell die »hochnotpeinlichen« Registrierungen aufgehoben wurden, konnte ich nicht herausfinden.

Da nun aber die Aufenthaltszeiten der internationalen Züge im Badischen Bahnhof aufgrund vermehrten Verkehrs möglichst kurz gehalten werden sollten, wurde die Zoll-, Pass- und Devisenkontrolle der internationalen Züge im Frühjahr 1951 in die fahrenden Züge verlegt, so dass also Beamte auf der Strecke Basel-Freiburg i.Br. und umgekehrt mitreisten. Damit war das Problem noch nicht gelöst, denn der Hauptreiseverkehr selbst war innerdeutscher Umsteigeverkehr, der sich zwischen Freiburg, dem Wiesental und der Linie nach Waldshut abspielte, also gar nicht in die Schweiz oder aus der Schweiz reiste, sondern auf Schweizer Territorium im deutschen Zollinland blieb. Dieser innerbadische Umsteigeverkehr brauchte auch nicht kontrolliert zu werden. Deshalb war die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Offenburg

»auf die absurde Idee von »Sperrwagen« gekommen: Reisende aus Lörrach oder Waldshut nach Norden müssten in Basel Bad. Bf. einsteigen im Sperrwagen Platz nehmen und könnten erst in Freiburg in den gewünschten Kurswagen umsteigen; Reisende aus dem Norden in Richtung Lörrach oder Waldshut müssten in Freiburg in den Sperrwagen umsteigen, um nicht kontrolliert zu werden. Man stelle sich nun mal die Schwierigkeiten für Reisende mit viel Gepäck vor!«³⁵

Die Idee der Sperrung der internationalen Züge für den innerdeutschen Verkehr wurde aufgrund der »stürmischen Proteste der interessierten Verkehrskreise«³⁶ schnell verworfen. Am 20. Dezember 1952 wurde ein neues Abkommen zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland betreffend den Grenzübertritt im Kleinen Grenzverkehr abgeschlossen: Allen Beamten (Zoll, Polizei, Eisenbahn und Post) wurden nun für die Dauer der amtlichen Tätigkeit in der Grenzzone einheitliche »Beamtenausweise für Deutsche Beamte« ausgestellt. Diese Ausweise mussten der Schweizer Grenzpolizei bis 1961 zur Visierung vorgelegt werden, zusammen mit Namenlisten in dreifacher Ausführung. Eine Kopie wurde der Eidgenössischen Fremdenpolizei, eine dem Spezialdienst Basel-Stadt, der Politischen Abteilung der Polizei, die sich um den »Schutz der Sicherheit der Eidgenossenschaft«³⁷ kümmerte, zur Überprüfung weitergeleitet. Damit durften deutsche Beamte die Kontrollen auf der Fahrt zwischen dem Bahnhof Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof wieder aufnehmen, was schon bis 1939 gängige Praxis gewesen war. Die in einheitlichem Dunkelblau uniformierten, aber unbewaffneten deutschen Zöllner durften ihre Kontrolle erst beim Anfahren des Zuges beginnen und beendeten den Dienst im Badischen Bahnhof oder im Bahnhof SBB. Dabei war es unumgänglich, dass sie manchmal auch die Stadt durchqueren mussten. Sie durften dazu ausschließlich die Tramlinie 2 benutzen.³⁸ Die Überprüfung der Beamten wurde mit immer größerem Abstand zum Zweiten Weltkrieg gelockert; 1965 führte der Grenzposten nur noch eine Kartothek über die Beamten des Deutschen Bundesgrenzschutzes und des Deutschen Zolls. Eine Ausnahme jedoch bildeten die bei der Deutschen Bundesbahn nun vermehrt beschäftigten Gastarbeiter. Von ihnen forderte man weiterhin

namentliche Listen an, »denn festgestelltermassen befinden sich immer wieder polizeilich Ausgeschriebene darunter.«³⁹

Im Juni 1968 wurden die bisher getrennten Zollabfertigungshallen des deutschen und schweizerischen Zolls für die Ein- und Ausreise durch eine Gemeinschaftsgrenzabfertigungshalle ersetzt. Der Weg des Reisenden führte seither von der Stadt her kommend über die große Schalterhalle, durch eine von drei Türen – und zwar diejenige ganz rechts, über der »Zu den Zügen« zu lesen war – im Rechtsverkehr vorbei am Pavillon zur Zoll- und Passkontrolle und damit ins Ausland. Durch die Türe ganz links betrat der Reisende die Schweiz.⁴⁰ Heute ist der Zollposten nur noch ein kleiner Kasten, der sich im Durchgangsbereich zu den Bahnsteigen befindet. Die Wand mit den drei Türen ist entfernt worden, und der ehemalige Zollabfertigungsbereich lädt ein zum Kauf von Zeitungen und Büchern sowie Proviant oder zum Sitzen entlang der Fensterfront.

Die auf dem Badischen Bahnhof geltenden schweizerischen Hoheitsrechte bringen es mit sich, dass die Schweiz für die polizeiliche Sicherheit allein zuständig ist. Badische Polizeibeamte haben auf Schweizer Boden nichts zu suchen. Für Straftaten, die auf dem Bahnareal begangen werden, gelten schweizerische Gesetze. In der *National-Zeitung* Basel vom 4. Juni 1952 war zu lesen, dass ein französischer Beamter der Besatzungsarmee, der nach 1945 im Badischen Bahnhof Dienst hatte, dies am eigenen Leib erfahren musste:

»Er verging sich gegen eine Person deutscher Herkunft und glaubte sich im Badischen Bahnhof sicher vor behördlichem Eingriff und war wohl etwas erstaunt, als ihn zwei blaugrau uniformierte Basler Polizisten verhafteten. Die Unkenntnis des Vertragspunkts kostete ihn über einen Monat Schweizergefängnis, nachdem der Strafrichter in Basel das Vergehen beurteilt hatte.«⁴¹

Die Schweizer Beamten haben allerdings keine Kompetenzen im Bahnbetrieb, denn die bahnpolizeiliche Aufsicht wird durch die Behörden der Bahn selbst ausgeübt. Diese haben das Anzeigerecht und ihre dienstlichen Anzeigen werden wie die eines Schweizer Polizisten behandelt. Auf der Bahn gelten auch die ba-

dischen Bahnpolizeivorschriften, die allerdings den maßgebenden schweizerischen Stellen mitzuteilen sind. Die deutschen Beamten haben nicht nur Anzeigerecht, sondern auch -pflicht. Es ist ihnen nicht erlaubt, eine Person im Badischen Bahnhof zu verhaften oder zwecks folgender Verhaftung festzunehmen.

An dieser Regelung scheiterte jener Justizwachtmeister, der an einem Maimorgen 1954 in Freiburg i.Br. den Zug nach Basel bestieg, weil er seinen Mitreisenden, einen Häftling, ins Untersuchungsgefängnis nach Lörrach bringen sollte. Dazu musste er im Badischen Bahnhof umsteigen. Als der Häftling auf dem Bahnsteig in Basel zu randalieren begann und sich weigerte, die Fahrt fortzusetzen, war bald ein Basler Kantonspolizist zur Stelle. Dieser informierte den Justizwachtmeister, dass er sich auf schweizerischem Hoheitsgebiet befinde und hier keine Amtsbefugnis habe. Da gegen den Häftling in der Schweiz nichts vorliege, müsse er diesen auf sein Verlangen hin unbehelligt lassen. Und so geschah es, der Justizwachtmeister musste seine Reise alleine fortsetzen. In Zukunft sah die deutsche Justiz davon ab, Häftlinge mit der Bahn zu transportieren.⁴²

Ein ganz anderer Vorfall ereignete sich 1974. Mit dem D 201 von Köln her kommend, wollte ein fünfundzwanzigjähriger holländischer Student am Sonntag, dem 17. Februar 1974 um fünf Uhr früh in die Schweiz einreisen. Die diensttuenden schweizerischen Grenzpolizisten Conrad und Frei stellten schnell fest, dass der Reisende »nicht mehr geistig normal« sei, und brachten ihn deshalb auf den Grenzposten. Dort benahm er sich wie »ein Wahnsinniger, d. h. er legte sich auf den Boden und schrie Dinge über deutsche Politiker und seine Heimat.«⁴³ Er konnte auch durch die Polizisten des Grenzpostens nicht beruhigt werden. Da es sich bei der Person, wie der protokollierende Grenzpolizist Zeller vermerkte, »offensichtlich um eine geistesgestörte Person« handelte, die aus Deutschland ausreisen wollte, verständigte er den Schichtführer des Bundesgrenzschutzes. Von diesem erhielt Zeller die Antwort, »dass eine geistesgestörte Person, die sich auf schweizerischem Hoheitsgebiet befinde, nicht in eine deutsche Klinik eingewiesen werden könne.«⁴⁴ Kurze Zeit später wurde der Student mit einem Krankenwagen in die Psychiatrische Universitätsklinik Basel (PUK) gebracht.

Doch der Fall war damit nicht abgeschlossen. Zeller ging der Sache weiter nach. Am 1. März berichtete er, dass der Reisende schon in Köln, als er den Liegewagen Nr. 186 betrat, dessen Schaffner Paulus De Mooy Schwierigkeiten gemacht hätte.⁴⁵ De Mooy selbst gab zu Protokoll, dass sich der Reisende, als er ihm die gültige Liegewagenkarte vorwies, gleich sehr »fremd« benahm. »Er warf sich zum Boden im Seitengang, schlug mit den Fäusten und schrie um sich hin.«⁴⁶ De Mooy wollte ihm aufhelfen, doch der Reisende ließ sich nicht anfassen. Darauf verständigte er den Zugschaffner, dass er diesen Reisenden in seinem Liegewagen nicht aufnehmen könne, doch der Schaffner kontrollierte nur die Papiere des Reisenden und kümmerte sich nicht weiter darum. Nun begab sich De Mooy in sein Dienst-
abteil, um die Papiere zu ordnen: »Als ich damit beschäftigt war, kam der fremde Reisende in mein Abteil, schloss die Türe hinter sich und sagte mir: »Jetzt sind wir allein, leider muss ich Sie ermorden.«⁴⁷ Freiwillig wollte der Reisende das Abteil nicht verlassen, deshalb drängte De Mooy ihn hinaus und bat die Dienstfrau, den Zugführer zu holen. Dieser kam zwar nicht, gab aber die Anweisung, den Reisenden in ein leeres Sitzabteil zu bringen. Das tat De Mooy; vorsorglich schloss er das Abteil mit seinem Vierkantschlüssel ab. Dann kümmerte er sich nicht mehr um den Reisenden bis Basel, da er davon ausging, dass das deutsche Bahnpersonal genügend über den Sachverhalt informiert war. Im Badischen Bahnhof sah der Obermeister des Bundesgrenzschutzes dann, wie der Reisende sein Gepäck aus dem Fenster warf und selbst durch das geöffnete Fenster sprang. Er ging dem Reisenden nicht nach, sondern stellte nur fest, dass dessen Abteil tatsächlich immer noch verschlossen war.⁴⁸ Zeller kam in seinem Bericht zum Schluss, der verantwortliche Zugführer hätte veranlassen müssen, dass der Reisende schon vor Basel in ärztliche Behandlung kam. Immerhin hielt der Zug fünfmal bis Basel und war fünfeinhalb Stunden unterwegs.

»Es ist verantwortungslos, als Zugführer seinem Zugschaffner die Anweisung zu erteilen, einen offensichtlich geistesgestörten Burschen von Köln bis Basel in ein Sitzabteil einzuschliessen. [...] Herr X befand sich in einer solchen Verfassung, dass seine Zurechnungsfähigkeit nicht

mehr gewährleistet war. Man kann von Glück reden, dass er nicht aus dem fahrenden Zug sprang.«⁴⁹

Weitere Folgen für die Verantwortlichen der Bundesdeutschen Bahn als eine Rüge an den Zugführer scheint der Vorfall nicht gehabt zu haben. Da der Reisende sich schon auf Schweizer Boden befand, war die Schweiz für seinen weiteren Verbleib zuständig.

Anlass für Reibereien gab es immer wieder, etwa wenn der Bundesgrenzschutz Personen nicht einreisen ließ, weil er annahm, die von ihnen vorgewiesenen Visa seien gefälscht. Die Schweizer Behörden mussten dann diese Personen rückschaffen, was oft mit erheblichen Umtrieben verbunden war, wie sich Wachtmeister Schaellenbaum 1964 beschwerte:

»In der letzten Zeit kommen die Jordanier mit Einreisevisa für Finnland an der deutschen Grenze an. Da sie aber immer nur Fahrkarten bis Mannheim/D vorweisen können, werden sie von den Beamten des BGS trotzdem zurückgewiesen.«⁵⁰

Viele Schwierigkeiten, die sich durch die Grenze ergaben, sind heute beseitigt. Zwar braucht man für den Fahrkartenautomaten für Reisen mit deutschen Destinationen Euro; etwas versteckt, hinter den Automaten, befindet sich auch ein Billettautomat für Fahrten in die Schweiz – hier kann man Franken benutzen. Die Waren der diversen Läden im Bahnhof können in Euro oder Schweizer Franken bezahlt werden. In der Bahnhofsbuchhandlung muss jedoch auch für deutsche Zeitungen, Zeitschriften und Bücher der aufgedruckte und umgerechnet höhere Schweizer Preis bezahlt werden. Die Schweizer Postdienststelle 16 existiert immer noch, ebenso befindet sich an der Außenwand des Gebäudes auch ein Schweizer Postbriefkasten. Auf dem ganzen Areal aber gibt es keine Möglichkeit, einen Brief der Deutschen Post zu übergeben, wie mich, sehr unfreundlich, eine Angestellte auf meine Frage hin aufklärte. Vor der Generalvertretung der »Deutsche Bahn Aktiengesellschaft« für die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet ist es nicht gestattet, »Fahrräder abzustellen«, vor der Post und dem Förbachertheater wird gebeten, »keine Velos anzustellen«. Man hat also die Wahl. Ebenso

bei den Schließfächern: Vor dem Zoll bezahlt man für diese mit Schweizer Franken, nach dem Zoll mit Euro. Wenigstens der Ab-

fall wird schon vor dem Eingang in das Bahnhofsgebäude und auf dem ganzen Areal nach deutscher Art getrennt.

Anmerkungen

1 *Basler Nachrichten* Nr. 317, 31. Juli 1968.

2 Albert Kuntzemüller, *Der Badische Bahnhof in Basel (Basel D. R. B.)*. Sonderabdruck aus: *Archiv für Eisenbahnwesen*, hrsg. im Reichsverkehrsministerium Berlin, 4 (1941), S. 551–580, hier S. 575 f., Zitat S. 576. Laut Auskunft von Erik Petry waren Bahnsteigkarten auch bei der Deutschen Bahn in den sechziger und siebziger Jahren noch üblich.

3 Georg Stamm in einem Interview mit Desirée Meiser, 25. Mai 2009.

4 *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914, S. 17.

5 Ebd.

6 Ebd., S. 19.

7 Albert Kuntzemüller, *Der Badische Bahnhof in Basel*, S. 575.

8 Arnold van Gennep, *Übergangsriten (Les rites de passage)*, Frankfurt am Main: Campus ³2005, S. 28.

9 *Basler Zeitung*, 9. (sic! Angabe des Staatsarchivs) September 1913.

10 Arnold van Gennep, *Übergangsriten*, S. 25. Gennep ging es in diesem Werk vor allem um Übergänge in Lebensphasen oder solchen von der profanen in die sakrale Welt. Die räumlichen Übergänge sah er aber als geeignetes Modell dafür.

11 Trotzdem müssen Reisende Reisepass oder Identitätskarte mit sich tragen, denn weil die Schweiz nicht Mitglied der EU-Zollunion ist, werden die Einreisenden weiterhin nach zu verzollenden Waren gefragt, wobei auch Personenkontrollen vorkommen können. In besonderen Risikosituationen wie G-8-Gipfel oder Fußball-EM erlaubt das Schengen-Abkommen eine befristete Wiedereinführung der systematischen Personenkontrolle. Siehe dazu *Was mit Schengen im Detail ändert*, in: *Neue Zürcher Zeitung*, 12. Dezember 2008.

12 Siehe dazu: *Dokumente zur Entstehung und Entwicklung der Baselstädtischen Grenzpolizei 1915–1945*, Staatsarchiv Basel-Stadt (StABS) PD-REG 8c 4–1–1 (2), Kreisschreiben des Schweizerischen Bundesrates an sämtliche Kantonsregierungen, 15. September 1915.

13 Solche gab es in den Grenzbahnhöfen SNCF und Badischer Bahnhof und seit 1946 auf dem Flughafen Basel-Mulhouse, der heute den Namen »Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg i.Br.« trägt. Die polizeiliche Personenkontrolle an den übrigen Grenzübergängen obliegt den Bundesbehörden. Die gesamte Zollkontrolle wird vom Bund durchgeführt. Seit 1927 wird die Grenzpolizei von der Kantonspolizei durchgeführt. Information des Staatsarchivs Basel-Stadt zur Akte PD-REG 8c (Grenzpolizei), zum Flughafen: http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Basel_Mulhouse_Freiburg (30. Juli 2011).

14 Vgl. Oswald Inglin, *Die »Nazi-Eiterbeule«*, in: *Das Stadtkommando Basel 1939–2003*, hrsg. vom Stab Stadtkommando Basel, Basel 2003, S. 62. Das Großherzogtum Baden und seine nachfolgenden Verwaltungen hatten dazu der Schweiz kostenlos Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen. Siehe dazu genauer: Alfred Bietenholz, *Die Verhältnisse von Zoll und Polizei bei Verkehrsbetrieben an der Grenze und in fremdem Gebiet*, Basel 1947, S. 100. Zu den Zollkreisen siehe: http://www.admin.ch/ch/d/sr/631_011/a29.html (30. Juli 2011).

15 *National-Zeitung*, Basel, 19. August 1974.

16 Vgl. Albert Kuntzemüller, *Die Basler Verbindungsbahn*, Sonderdruck aus: *Archiv für Eisenbahnwesen*, hrsg. in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, Heft 1, Berlin: Springer 1939. Siehe auch ders., *Basel und der Badische Bahnhof*, in: *Basler Jahrbuch 1950*, hrsg. von Ernst

- Jenny und Gustav Steiner, Basel: Helbing & Lichtenhahn o.J., S. 51–67, hier S. 62.
- 17 Siehe dazu die Erinnerung von Hermann Aepli, *Der »Neue Badische«*, in: *Arbeiter-Zeitung* Nr. 215, Basel, 14. September 1963.
- 18 *50 Jahre neuer Badischer Bahnhof*, in: *Arbeiter-Zeitung* Nr. 215, Basel, 14. September 1963.
- 19 StABS PD REG 8c (1) 4–1–2 7, Bericht von Wm. Schaellebaum, 11. Mai 1965, 1. Seite.
- 20 Ebd.
- 21 Ebd., S. 103.
- 22 Albert Kuntzemüller, *Der Badische Bahnhof in Basel*, hier S. 573.
- 23 *Das größte »Spitzel-Reduit« der Schweiz*, in: *Neue Zürcher Zeitung* Nr. 283, 15. Oktober 1947.
- 24 A[lbert] [K]untzemüller, *Der Badische Bahnhof – der größte Devisenbringer der Deutschen Bundesbahn*, in: *Arbeiter-Zeitung* Nr. 243, Basel, 18. Oktober 1954.
- 25 Ebd.
- 26 Ebd.
- 27 Albert Kuntzemüller, *Vom »Badischen Bahnhof« in Basel*, in: *Basler Jahrbuch 1952*, hrsg. von Ernst Jenny und Gustav Steiner, Basel: Helbing & Lichtenhahn ohne Jahr, S. 136–155.
- 28 Ewald Billerbeck, *Bahn frei für Basels Norden*, in: *Basler Magazin* Nr. 38, 21. September 2002, S. 2.
- 29 Siehe dazu: <http://de.wikipedia.org/wiki/Sommerzeit#Schweiz>. Das von Christoph Blocher verlangte Referendum kam nicht mehr zustande, wie auch das erste, das vor allem von Bauern unterstützt worden war; vgl. ebd.
- 30 Ewald Billerbeck, *Bahn frei für Basels Norden*, S. 4.
- 31 Siehe ebd.
- 32 Eugen A. Meier, *Der Badische Bahnhof in Basel und seine Zufahrtslinien*, in: *Basler Volkskalender 1963*, Basel 1963, S. 33–56, hier S. 54.
- 33 Sie wurde am 16. März 1954 endgültig aus dem Badischen Bahnhof abgezogen. Vgl. StABS PD REG 8c (1) 4–1–2 7.
- 34 *Basler Nachrichten* Nr. 129, 28. März 1951.
- 35 *Basler Nachrichten* Nr. 80, 22. Februar 1951.
- 36 Ebd.
- 37 StABS PD REG 8c (1) 4–1–2 7, Bericht von Wm. Schaellebaum, 11. Mai 1965, 2. Seite. Bei den Kontrollen der Listen ging es vor allem darum, ob sich unter den Personen gesuchte Spione befanden.
- 38 Ebd.
- 39 StABS PD REG 8c (1) 4–1–2 7, Bericht von Komm. Kämpfer an den Chef der Grenzpolizei, 11. Mai 1965. Im Bericht von Wachtmeister Schaellebaum ist insbesondere von italienischen Gastarbeitern die Rede. Siehe: StABS PD REG 8c (1) 4–1–2 7, Bericht von Wm. Schaellebaum, 11. Mai 1965, 2. Seite.
- 40 *Basler Nachrichten* Nr. 257, 22., 23. Juni 1968.
- 41 *National-Zeitung* Nr. 303, Basel 4. Juli 1952.
- 42 *DIE ZEIT* Nr. 45, 11. November 1954.
- 43 StABS PD-REG 8c (1) 4–1–2 7, Bericht vom 17. Februar 1974, gezeichnet: Pm Zeller W.
- 44 Ebd.
- 45 StABS PD-REG 8c (1) 4–1–2 7, Bericht vom 1. März 1974, gez. Pm Zeller W, 1. Seite.
- 46 StABS PD-REG 8c (1) 4–1–2 7, übersetzte Abschrift der Aussagen De Mooy, 8. April 1974, 1. Seite.
- 47 Ebd.
- 48 StABS PD-REG 8c (1) 4–1–2 7. Bericht vom 1. März 1974, gez. Pm Zeller W., 2. Seite.
- 49 Ebd.
- 50 StABS PD REG 8c (1) 4–1–2 7, Bericht von Wm. Schaellebaum, 24. November 1964, 1. Seite.

Trojanisches Pferd oder Nazi-Eiterbeule?

Der Badische Bahnhof im Zweiten Weltkrieg: Einem Mythos auf der Spur*

von Oswald Inglin

Ein badischer Repräsentationsbau in Basel

Auf Bitten des Großherzogtums Baden, das die Staatsbahn bis zum Jahre 1851 bis nach Haltingen vorangetrieben hatte und einen Abschluss in Basel anstrebte sowie nach langen Vorverhandlungen, die sich neben der Kostenfrage auch durch die neue Bundesverfassung ergaben, die die Verhältnisse im Zollwesen zwischen den Kantonen und dem Bund neu ordnete, konnte am 27. Juli 1852 der »Vertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem Großherzogtum Baden betr. die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet« abgeschlossen werden. Nun war der Weg frei für den Bau des ersten Badischen Bahnhofes, der 1855 eröffnet wurde und am Riehenring auf dem heutigen Gebiet der Mustermesse stand. Er wurde in den Jahren 1906–13 an den heutigen Standort versetzt, um die Ausdehnung Kleinbasels nach Nordosten möglich zu machen.

Die Anlage ist auch nach heutigen Maßstäben außerordentlich groß. Drei Bahnhofbuffets und drei Wartsäle, jeweils I. bis III. Klasse, standen damals für die Reisenden bereit. Neben den von der Schwarzwaldallee her sichtbaren Teilen Mittelbau, nördlicher und südlicher Flügel und der Eilgutabfertigungshalle gab es auf dem Gelände noch ein Heizwerk, verschiedene Schuppen und Werkstätten und nicht weniger als 113 Geleise. Der Bau war nicht nur Zweckbau, sondern sollte auch den badischen Nachbarn in Basel repräsentieren.

Schweizer Finanzinteressen halten den Bahnhof offen

Während des Ersten Weltkrieges blieb der Bahnhof geschlossen. Auch zu Beginn des Zweiten Weltkrieges hatten die

schweizerischen Militärbehörden die Schließung des Bahnhofes vorgesehen, und vonseiten der damaligen Deutschen Reichsbahn wurden Vorbereitungen für die Evakuierung des Personals getroffen. Nach längeren Verhandlungen der Schweizerischen Bundesbahnen mit den zuständigen schweizerischen Militärbehörden wurde von einer Schließung abgesehen, um eine Einnahmequelle, die Transitzüge nach bzw. von Italien, nicht zu verlieren. Ganz unglücklich war Deutschland mit dieser Lösung nicht, da im Gegensatz zum Ersten Weltkrieg keine Ausweichverbindung in den Raum Basel über Elsass-Lothringen existierte und das Reich somit auf die Verbindung Freiburg-Basel angewiesen war. Zudem war der südliche Nachbar der Schweiz Verbündeter Deutschlands und die Gotthardlinie die schnellste Verbindung zu ihm.

Personenzüge vom Badischen Bahnhof in die Schweiz und von der Schweiz in den Badischen Bahnhof wurden zwar nicht mehr abgewickelt. Somit war der Badische Bahnhof nur noch Ausgangs- und Endbahnhof ins oder aus dem Deutschen Reich. Allerdings wurde der Güterverkehr – vor allem Kohle nach Italien – aufrecht erhalten. Dies war der Schweizer Bevölkerung auch bekannt, wobei es der Presse verboten wurde, über die unübersehbaren, endlosen Züge zu berichten. In der Gegenrichtung wurden Lebensmittel und zwischen 1941 und 1943 auch Arbeiter von Italien für den Einsatz in der deutschen Kriegsindustrie transportiert. Inwiefern, wie immer wieder gerüchteweise gesagt wurde, Militärpersonal verschoben wurde, konnte nicht festgestellt werden, weil die Schweizer Behörden auch auf Stichproben verzichteten, um den – wohl auch lukrativen – Verkehr wegen solcher Kontrollen nicht zu gefährden.¹ Bei der wichtigen Verbindung Weil-Grenzach, die eine Durchfahrt durch den Badischen Bahnhof erforderte, den sogenannten Korridorzügen,

wurde im Bahnhof nicht gehalten. Türen und Fenster mussten verschlossen bleiben und SS-Personal führte strenge Passkontrollen durch.²

Ein Trojanisches Pferd?

Der Badische Bahnhof, der seit 1935 erst noch offiziell »Basel Deutsche Reichsbahn« hieß, wurde mitunter auch als »Eiterbeule des Nationalsozialismus« in Basel bezeichnet. Obwohl das Gelände nicht deutsches Staatsgebiet ist, gehörte die ganze Anlage mit den entsprechenden Trassees auf Basler Boden der damaligen Reichsbahn und heute der Deutschen Bahn. Dies kam im Krieg somit einer deutschen Enklave gleich – die Zollgrenze für den Schweizer Grenzwachtposten umfasste immerhin drei Kilometer.

Rund um den Bahnhof wurden 1939 Barrikaden errichtet, um zu verhindern, dass Truppen, die im Bahnhof heimlich entladen wurden, ungehindert aus der Anlage in die Stadt eindringen konnten. Zudem sollte das ganze Gelände mit einem Polizeizaun umgeben werden, der aber nur zu drei Vierteln fertiggestellt wurde. Der unfertige Zaun bedeutete keinen Schutz, weshalb das gesamte Gebiet der Anlagen des Badischen Bahnhofes am 19. Juni 1943 zum militärischen Sperrgebiet erklärt wurde. Die Grenzwachter erhielten dazu Verstärkung durch 20 Mann der Landwehr Dragoner Kompanie 36. Eine gründliche Be- oder zumindest Überwachung des Geländes hätte 1500 Mann erfordert – jene Anzahl, die notwendig war, um den Bahnhof nach seiner vorübergehenden Schließung im April 1945 zu überwachen.

Obwohl der Chef des Generalstabs, Jakob Labhardt, die Möglichkeit einer handstreichartigen Aktion aus einfahrenden Zügen heraus als unwahrscheinlich erachtete, wurden auch entlang der Trassees Vorkehrungen getroffen, die ein Entladen von mechanischem Kriegsgerät entlang der Geleise verhindern sollten. Am nördlichen Brückenkopf der Eisenbahnbrücke wurde zudem eine Entgleisungswache eingerichtet, um Züge aufzuhalten, die ohne Erlaubnis einfahren wollten.

Das gesamte 230 Meter lange Gebäude des Badischen Bahnhofs ist unterkellert und es existieren unterirdische Stollen,

die im Norden bis an die Wiese und im Süden bis an die heutige Schwarzwaldbrücke reichen, heute aber nur noch bis in die nähere Umgebung des Bahnhofes zugänglich sind. Nimmt man diese Gewölbe in Augenschein, die ohne Weiteres mehrere Tausend Mann fassen können, so ist die Angst, die die Basler vor einem möglichen Einfall der deutschen Wehrmacht in Basel durch den Badischen Bahnhof damals hatten, nachvollziehbar. Wenn auch eine militärische Inbesitznahme einer Stadt aus einem Bahnhof heraus bisher historisch nicht belegbar ist – die Möglichkeit dazu aufgrund der einmaligen Situation eines ex-



Hakenkreuzfahne am Deutschen Reichsbahnhof, ca. 1938, Foto: Privatbesitz

traterritorialen Umschlagplatzes des Gegners im Feindesland hätte schon zu solchen Überlegungen führen können.

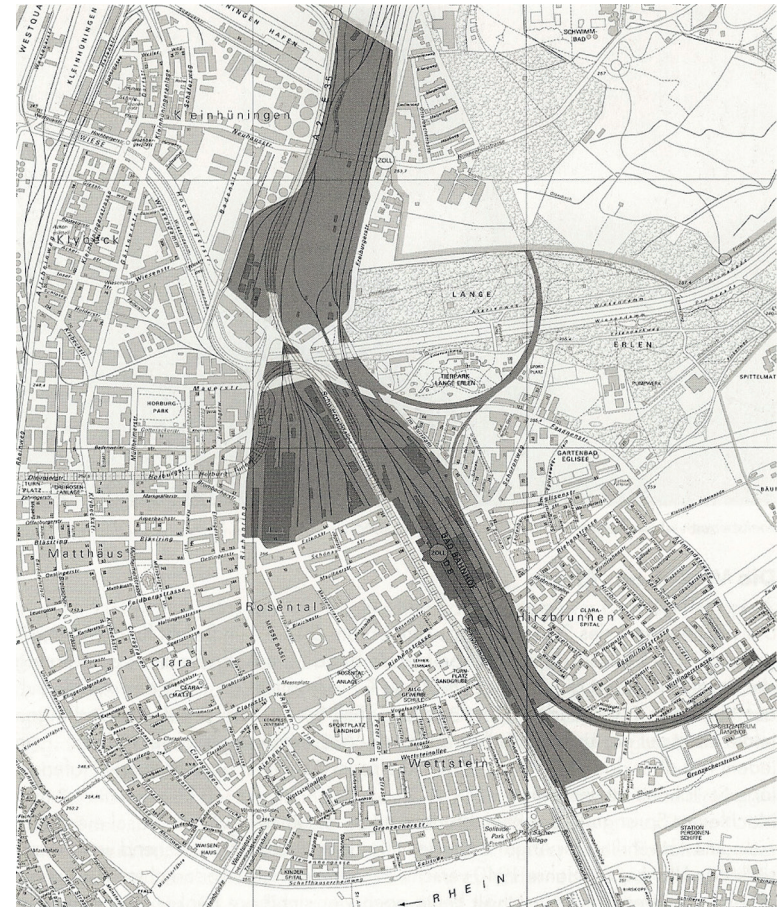
Interessant sind wiederum auch jene militärischen Pläne, die die Gleisanlagen des Badischen Bahnhofs als Panzersperre gegenüber allfälligen deutschen Angriffen nach einem Übertritt der Grenze im Raum Riehen hatten nutzen wollen. Das Kommando der 4. Division wollte bei Kriegsbeginn mit Schotter beladene Güterwagen bereitstellen, damit im Angriffsfall die Unterführungen unter dem Trassee hindurch mit diesem Schotter hätten blockiert werden können.³

Kontroverse Beflaggung

Viele Basler empfanden den deutschen, mit Hakenkreuz beflaggten Vorposten an der Schwarzwaldallee nicht nur als direkte Bedrohung im Sinne eines bewaffneten Angriffs ins Herz der Stadt, sondern auch als Provokation und Basis für Spitzeltätigkeit. Schon 1933 war es zu Straßenschlachten in Kleinbasel gekommen, als Antifaschisten die Hakenkreuzfahne am Turm des Badischen Bahnhofs herunterreißen wollten. Die Basler Polizei schützte jedoch den »Hitlerfetzen« (so damals der *Basler Vorwärts*).⁴

Die Beflaggung des Badischen Bahnhofs hatte schon am alten Standort kurz nach seiner Eröffnung zu einer Verstimmung zwischen Basel und dem Großherzogtum Baden geführt. Am 9. September 1855 hissten die Deutschen anlässlich des Geburtstages von Prinzregent Friedrich, dem nachmaligen Großherzog Friedrich I., eine große gelbrote badische Fahne. Auf ein Protestschreiben der Basler Regierung hin kam von der vorgesetzten Stelle des für diese Handlung im Badischen Bahnhof verantwortlichen Polizeioffiziers aus Lörrach die Versicherung, dass in Zukunft auf das Hissen von deutschen Flaggen bei Ereignissen, die nur die deutsche Seite betreffen, verzichtet werden sollte. Diese Zusicherung wurde zudem vom badischen Innenministerium am 8. Oktober 1855 bestätigt. Ausnahmen sollten die Besuche des Großherzogs in Basel in den Jahren 1856 und 1862 sein. Als hingegen im Jahre 1872 an die Basler Behörden die Anfrage kam, ob am Bahnhof anlässlich des Geburtstags von Kaiser Wilhelm

I. die Reichsfahne und die preußische und badische Flagge gehisst werden dürften, lehnten diese ab, da sie es als politische Demonstration einstufte.



Areal des Badischen Bahnhofs im Besitze der damaligen Reichsbahn (heute der Deutschen Bahn) und faktisch deutsches Hoheitsgebiet während des Zweiten Weltkrieges. Auszug aus dem Plan »Öffentliches Grundeigentum der Stadt Basel«, reproduziert mit Bewilligung des Grundbuch- und Vermessungsamtes Basel-Stadt vom 5. September 2003. Alle Rechte vorbehalten. Abbildung aus: *Das Stadtkommando Basel 1939–2003*, hrsg. vom Stab Stadtkommando Basel, Basel 2003, S. 65.



Sperre beim Badischen Bahnhof. Der Großvater des Autors, Trompeter des in der Stadt stationierten Spiels, hatte an den Barrikaden am Badischen Bahnhof gearbeitet und ihm gegenüber immer wieder von Zwischenfällen erzählt, in denen deutsche Offiziere sich breitbeinig vor den Eingang des Bahnhofs stellten, die sich abmühenden Schweizer Soldaten belächelten und ihnen in Aussicht stellten, auch bald »heim ins Reich« geholt zu werden, worauf die Schweizer mit den üblichen, den Deutschen vorbehaltenen Schimpfwörtern reagierten. Foto: Staatsarchiv Basel-Stadt, Negativsammlung Nr. 25854–25900, AL 31, 18-1

Offensichtlich gab es für eine normale Beflaggung des Bahnhofs mit der badischen Flagge und ab dem Einzug der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 mit der schwarz-rot-goldenen der Weimarer Republik sowie Anfang 1933, nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten, mit der wilhelminischen schwarz-weiß-roten Fahne keine Probleme. Mitte März 1933 erschien dann erstmals die Hakenkreuzflagge auf dem Bahnhofsturm. Ausgerechnet am 1. August, dem Schweizer Bundesfeiertag, wurde ein großflächiges Banner gehisst, und dies nicht nur am Badischen Bahnhof, sondern auch am Bahnhof Riehen der Wiesentalbahn sowie auf dem Gebäude des deutschen Konsulats am Steinerring. Dies führte zu oben erwähnten Ausschreitungen.

Eine gesetzliche Handhabe gegen das Hissen der Hakenkreuzflagge gab es zunächst nicht. Erst mit dem Bundesratsbeschluss vom 26. April 1940 »betr. Ausländische Fahnen, Flaggen u. a. Hoheitszeichen« wurde dies verboten und eine entsprechende Beflaggung nur noch an Gesandtschaften und Konsulaten erlaubt.⁵

Spionageaußenposten?

Was die Spitzeltätigkeit betraf, so fragte man sich in Basel, weshalb verhältnismäßig wenige deutsche Staatsbürger, die in der Stadt wohnhaft waren, zurückgerufen und eingezogen wurden, während man im Gegenteil bewährte NSDAP-Parteileute von der Front abberief und in die Schweiz beorderte. Zu diesem Zeitpunkt bestand die ehemals neutrale und nun politisch instrumentalisierte deutsche Kolonie immerhin aus 4000 Mitgliedern und von den deutschen Staatsbürgern, die sich unter 650 Reichsbahnangestellten im Bahnhof befanden, wohnten viele in Basel. Kurzum: Der personenintensive Krieg Deutschlands hatte auf die deutschen Staatsbürger in Basel wenig Auswirkungen, weil offensichtlich an den dafür verantwortlichen Stellen im Reich eine starke deutsche Präsenz in der Grenzstadt eine höhere Priorität hatte als deren Einsatz an der Front.⁶ Erstaunlicherweise fand auch kein Personalabbau statt, obwohl die Reisetätigkeit aufgrund der Kriegshandlungen stark abnahm. Nicht zuletzt diente der Bahnhof zwischen 1933 und 1941 bis zur Eröffnung des so-

genannten »Deutschen Heims« an der Sankt-Alban-Vorstadt 12 (heute befindet sich das Vorstadttheater darin) als Vereinslokal der Basler Ortsgruppe der NSDAP.

Dass der Bahnhof auf diese Art und Weise als Spionage- und Konterbande-Umschlagplatz gebraucht werden konnte, war offensichtlich, und so wird im *Bericht des Regierungsrates über die Abwehr staatsfeindlicher Umtriebe in den Vorkriegs- und Kriegsjahren* vom 4. Juli 1946 fast lapidar festgestellt, »dass sich keine besseren Bedingungen für eine unbeschwerter Übermittlung von Propagandamaterial und Spionagemeldungen sowie die Organisation von Schwarzgängerei hätten finden lassen«.⁷

Die Befürchtungen der Bevölkerung hinsichtlich subversiver Tätigkeiten waren nicht ganz unbegründet. In einem Spionageprozess wurden sieben Angestellte der Reichsbahn, die im Badischen Bahnhof stationiert waren, angeklagt, die Befestigungsanlagen der Stadt ausgekundschaftet und entsprechende Mitteilungen an die deutschen Behörden weitergeleitet zu haben. Im Ganzen wurden über hundert Personen, Deutsche und Schweizer, die bei der Reichsbahn tätig waren, wegen Spionageverdacht verhaftet.⁸ Zudem liess sich nachweisen, dass in den Kellerräumlichkeiten des Güterbahnhofs der Deutschen Reichsbahn 200 Mitglieder der nationalsozialistischen Sportgruppe von Basel zu Stoßtrupps ausgebildet wurden.⁹ Auch die rund zweihundert Schweizer, die sich freiwillig zur deutschen Waffen-SS meldeten, begannen ihre Reise nach Deutschland am Badischen Bahnhof.

Nach dem Krieg drangen am 29. Mai bewaffnete französische Besatzungstruppen in den Badischen Bahnhof ein. Sie verhafteten deutsche Mitarbeiter und beschlagnahmten den Kassenschlüssel. Die Schweizer Regierung protestierte und stellte die Anlagen unter treuhänderische Verwaltung. Dem Ansinnen der alliierten Sieger, sich des Geländes zu bemächtigen, wurde schweizerseits wiederholt mit Erfolg entgegengewirkt. Stichhaltigstes Argument dabei war, dass, wenn die Alliierten als Rechtsnachfolger des Deutschen Reiches den Bahnhof übernehmen, sie auch den anderen Verpflichtungen der Vorgänger, sprich Rückzahlung der Schulden, nachkommen müssten.

Am 8. Juni 1945 beschloss der Bundesrat, die Anlagen und das Vermögen des Bahnhofs einer schweizerischen Treuhänderverwaltung zu unterstellen. Damit verhinderte man, dass die



Wachtposten und Tanksperrern an der sogenannten Verbindungsbahn am nördlichen Brückenkopf der Eisenbahnbrücke. Foto: Staatsarchiv Basel-Stadt, AL 31, 101-1; Fotograf unbekannt



Im Untergrund des Badischen Bahnhofs. Foto: Oswald Inglin

französischen Besatzungsbehörden das im Badischen Bahnhof liegende Barvermögen von 280 000 Franken beschlagnahmten und mit einer Demontage der Geleise und Anlagen beginnen konnten.¹⁰ Solche Demontagen hatten den Zweck, einer raschen Wiedererstarkung der deutschen Wirtschaft nach dem Krieg entgegenzuwirken. So überdauerte also der Vertrag von 1852 auch den Zweiten Weltkrieg. 1953 schließlich wurde offiziell mit der Bundesrepublik Deutschland das alte Vertragsverhältnis erneuert und die Schweizer Treuhänderschaft über den Badischen Bahnhof ging offiziell zu Ende.

Anmerkungen

* Dieser Beitrag basiert auf einem Aufsatz des Autors in der schwer zugänglichen Schrift *Das Stadtkommando Basel 1939–2003*, hrsg. vom Stab Stadtkommando Basel, Basel 2003, S. 61–65, der überarbeitet und stark ergänzt wurde. Der Begriff »Nazi-Eiterbeule« wurde von der Bevölkerung in jenen Tagen gebraucht, so auch von dem Großvater des Autors.

1 Vgl. Mario König, *Transit Basel. Die Basler Verbindungsbahn – Nadelöhr im europäischen Schienenverkehr*, Basel: Merian 2004, S. 77 f.

2 Albert Kuntzemüller, *Vom »Badischen Bahnhof« in Basel*, in: *Basler Jahrbuch 1952*, hrsg. von Ernst Jenny und Gustav Steiner, Basel: Helbing & Lichtenhahn ohne Jahr, S. 150.

3 Mario König, *Transit Basel*, S. 75.

4 Vgl. Martin Meier, *Die NS-Organisationen in Basel*, in: *Reduit Basel*. Katalog zur Ausstellung »Reduit Basel 39/45« des Historischen Museums Basel in der Stückfärberei Kleinhüningen, 4. November 1989 bis 28. Januar 1990, hrsg. von Nadia Guth und Bettina Hunger, Basel: Friedrich Reinhardt 1989, S. 65–74, hier S. 73.

5 Albert Kuntzemüller, *Vom »Badischen Bahnhof« in Basel*, S. 136 ff.

6 Fritz Grieder, *Basel im Zweiten Weltkrieg 1939–1945*, Basel: Helbing & Lichtenhahn 1957 (= 135. *Neujahrsblatt der Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen*), S. 28 ff.

7 Ebd., S. 106.

8 Für eine genauere Darstellung der Spionagetätigkeit in Zusammenhang mit dem Badischen Bahnhof vgl. *Bericht des Regierungsrates über die Abwehr staatsfeindlicher Umtriebe in den Vorkriegs- und Kriegsjahren sowie die Säuberungsaktion nach Kriegsschluss*, Bericht Nr. 4254, dem Großen Rate des Kantons Basel-Stadt vorgelegt am 4. Juli 1946, S. 56–58, 106–116.

9 Fritz Grieder, *Basel im Zweiten Weltkrieg 1939–1945*, S. 55.

10 J. Schweikert, *Chronik über den Eisenbahnknotenpunkt Dreiländereck* (interne Publikation des Badischen Bahnhofs).

Wenn Kompanien in Einerkolonnen unter Sperranlagen durchschlüpfen Mythenbildung am Beispiel des Badischen Bahnhofs

von Andreas Gehring

»Da gab es weiter einen kilometerlangen unterirdischen Gang aus dem deutschen Raum bei Weil mitten in den Reichsbahnhof hinein. Ganze Kompanien hätten in Einerkolonne derart unter unsern oberirdischen Sperranlagen durchschlüpfen und im Bahnhof auftauchen können.«¹ So schilderte es Paul Hausherr 1975 in den Erinnerungen an seine Dienstzeit in Basel während des Zweiten Weltkrieges. Dieser unterirdische Geheimgang hätte den nationalsozialistischen Truppen die Möglichkeiten geboten, ungesehen in die Stadt zu gelangen. Für die Schweiz wäre, im Falle eines deutschen Überfalls, eine erfolgreiche Verteidigung Basels demnach kaum mehr möglich gewesen.

Hausherr steht mit seinen Erinnerungen nicht allein. Auch heute noch berichten vereinzelt Basler Bürgerinnen und Bürger – meist aus zweiter Hand – von solchen unterirdischen Tunnels und davon, wie die Nationalsozialisten die Schweizer Abwehr zu umgehen und sabotieren wussten. Auf Nachfrage beim Denkmalschutz sowie bei den zuständigen Behörden am Badischen Bahnhof erweist sich die Geschichte allerdings als wesentlich unspektakulärer: Die erwähnten Gänge bestehen durchaus, sind jedoch weder geheim, noch existiert eine Verbindung nach Deutschland. Alle Tunnels und Stollen befinden sich auf Schweizer Boden. Es handelt sich um herkömmliche Verbindungs- und Versorgungstunnels, wie sie an diversen Bahnhöfen in der Schweiz üblich sind. Wie kommt es also zu solchen Vorstellungen von geheimen Tunnels und wie können sie sich so lange aufrechterhalten, ja sogar noch heute in der Basler Bevölkerung zu einem gewissen Unbehagen führen? Um dies zu verstehen, folgt ein kurzer geschichtlicher Überblick zur Situation in Basel vor und während der Kriegszeit.

»Nach nur wenigen Minuten waren wir in Basel, leider nur in ›Basel DRB‹, also noch im Bereich der Deutschen Reichsbahn. Wir verließen den Waggon und gingen, wie uns angeraten worden war, in Fahrtrichtung weiter. Ich war der letzte. Nach einiger Zeit hörte ich hinter mir Rufe: ›Hallo, wohin gehen Sie! Bleiben Sie stehen!‹ Wir blieben natürlich nicht stehen, sondern begannen zu laufen. Bald sahen wir eine Böschung auf der linken Seite und an ihrem Fuß einen Zaun. Männer rannten uns nach, aber in Sekundenschnelle waren wir unten am Zaun, zogen uns hoch und sprangen hinunter. Hinunter in die Schweiz! [...] Mein Vater kramte in seiner Aktentasche und brachte eine Flasche zum Vorschein: Brandy!«²

Für den Wiener Juden Kurt Seliger, dessen Vater und einen Cousin bedeutete der Badische Bahnhof das Tor zur Schweiz und damit zur Freiheit. In Wien von den Nationalsozialisten verfolgt und mit dem Tode bedroht, lag die einzige Rettung in der Flucht in die Schweiz, und diese führte die drei über den deutschen Reichsbahnhof in Basel. Unter dem schlichten Titel *Basel – Badischer Bahnhof* veröffentlichte Seliger Jahrzehnte später seine Erinnerungen an die Flucht und verdeutlichte damit, welche zentrale Rolle der Bahnhof für sein Überleben spielte. Seligers Erinnerungen stehen jedoch stellvertretend für jene vieler anderer. Für zahlreiche Flüchtlinge war Basel, und besonders der Badische Bahnhof, Dreh- und Angelpunkt für den rettenden Sprung in die Schweiz: »Tausende Schicksale [entschieden sich] auf den Bahnsteigen, auf denen auch Kurt Seliger gestanden hat.«³

Während der Badische Bahnhof für Flüchtlinge Freiheit und Rettung vor dem Nationalsozialismus bedeutete, erlebte die lokale Bevölkerung den Badischen Bahnhof aus einer gegensätzlichen Perspektive. Für diese war der Bahnhof »ein deutscher Aussenposten in Basel« und eine »nationalsozialistische Insel

inmitten der neutralen Schweiz.«⁴ Bereits 1933 wurde am Turm des Hauptgebäudes erstmals die Hakenkreuzfahne gehisst; sie sollte, trotz heftiger Proteste, Kundgebungen und Auseinandersetzungen, erst 1940 wieder heruntergenommen werden. Bis zur Eröffnung des »Braunen Hauses« – dem »Deutschen Heim« an der Sankt-Alban-Vorstadt 12 – im Jahre 1941, diente der Badische Bahnhof zudem als Treff- und Sammelpunkt der Basler NSDAP und anderer nationalsozialistischer Gruppierungen. Mehr als 14 Prozent der Basler Bevölkerung waren in den 1930er Jahren deutsche Staatsbürger, und einige unter ihnen sympathisierten offen mit dem nationalsozialistischen Regime. Sie organisierten sich in Gruppen und gründeten Vertretungen zahlreicher NS-Vereine. So gab es in Basel unter anderem die *Reichsdeutsche Jugend*, die *Hitlerjugend*, den *Bund Deutscher Mädel*, die *Deutsche Arbeiterfront*, die *Deutsche Studentenschaft*, den *Deutschen Turn- und Sportverein* und die *NS-Frauenschaft*.⁵ Selbst in der weiteren Umgebung wurden NS-Gruppierungen und Sportvereine gegründet. Am Sonnenweg 1 in Liestal befand sich beispielsweise, entsprechend dem »Deutschen Heim« in Basel, eine Art Vereinshaus, welches die örtliche Vertretung der NSDAP für Veranstaltungen nutzte.⁶

Die starke Präsenz des Nationalsozialismus innerhalb der Stadt führte zu einem gewissen Misstrauen gegenüber den Deutschen und kulminierte in der Vorstellung einer Fünften Kolonne.⁷ Wurden für den Erfolg des deutschen Blitzkrieges nicht selten die Vorbereitungen von Saboteuren und willigen Helfern in den jeweiligen Ländern mitverantwortlich gemacht, so fürchtete die Schweiz ein ähnliches Schicksal, sollte sie sich nicht rechtzeitig gegen innere Feinde absichern. Die Redewendung »Wer nicht schweigen kann, schadet der Heimat« wurde zum geflügelten Wort und sitzt noch heute tief in den Köpfen von Zeitzeugen und besonders von ehemaligen Dienstleistenden.⁸ Flankiert wurde die Angst zusätzlich von der durch die Ereignisse gewonnenen Erkenntnis, dass Deutschland im Zuge seiner Eroberungen keinen Halt vor neutralen Staaten machte, ebenso aber auch von den überaus aggressiven Aussagen Hitlers, in denen er an der Schweiz wenig Gutes ließ.

Ein Deutscher Reichsbahnhof inmitten der Stadt und zahlreiche Reichsbahn-Angestellte, welche in Basel lebten, brachten diesem Gefühl der permanenten Bedrohung durch den Na-

tionalsozialismus kaum Entspannung. Im Gegenteil: Die Vorstellung einer Fünften Kolonne schien sich durch Gebäude wie den Badischen Bahnhof oder das »Deutsche Heim« vielmehr direkt zu materialisieren und drang tief in das Bewusstsein zahlreicher Menschen ein, wie Aussagen von Zeitzeugen heute noch verdeutlichen. Ein Basler Bürger äußert sich noch 65 Jahre nach Kriegsende wie folgt zum »Deutschen Heim«:

»Dort hatten sie [die Nazis] Versammlungen und das wusste jeder. Dort war das Böse, quasi eine fremde Zelle hier [in Basel]. Das ist so tief drin, obwohl man inzwischen dort in dem Saal an allen möglichen Anlässen war.«⁹

Obschon das »Deutsche Heim« lediglich vier Jahre bestand und sich mittlerweile darin unter anderem das Vorstadttheater und eine Schulzahnklinik befinden, wird das Gebäude noch heute reflexartig mit dem »Braunen Haus« und den Nazis in Verbindung gebracht. Lebhaft erinnert sich auch ein Zeitzeuge im Rahmen des Dokumentarfilms *Bilder der Erinnerung* an das »Deutsche Heim«: »Dann gab es im Daig [Basler Adel] – ausgerechnet im Daig in der St. Alban Vorstadt – ein Versammlungshaus. Das Braune Haus mit Übernamen. Und dort konnten sie [die HJ und der BDM] in ihren Uniformen auftreten.«¹⁰ Widmungen im Gästebuch des »Deutschen Heims« sprechen noch heute eine eindeutige Sprache und zeigen, dass die Verdächtigungen gegenüber dem Haus und seinen Besuchern durchaus gerechtfertigt waren. So heißt es darin unter anderem: »Wir werden solange – und zwar nur solange – in allem siegreich sein, wie wir als fanatische Anhänger Adolf Hitlers kämpfen.«¹¹

Dennoch muss festgehalten werden, dass sich die Idee einer Fünften Kolonne eher auf einer abstrakten und emotionalen Ebene abspielte. Die Vorstellung, dass sich die fanatischen Anhänger Hitlers in der Stadt niederlassen und ausbreiten durften und bereits den Einmarsch vorbereiteten, beruhte eher auf einem Angstreflex als auf einem sachlichen und dokumentierten Verständnis. Dies entspricht einer mentalen Abwehrhaltung nach dem Prinzip der »Geistigen Landesverteidigung«, wonach alles, was an Deutschland erinnerte – und sei dies auch bloß der Schweizer Nachbar aufgrund seiner deutschen Ehefrau – unter den General-

verdacht der Kollaboration mit dem Nationalsozialismus gestellt wurde.

Zu dieser emotionalen Ebene kamen jedoch auch greifbare Auswirkungen des Krieges hinzu, welche sich in Basel teilweise stärker bemerkbar machten als in anderen Regionen der Schweiz. Einen erstmaligen Höhepunkt erreichten die Bedrohung und Angst zu Beginn des Jahres 1940, als alle Anzeichen auf einen Einmarsch durch deutsche Truppen hinwiesen. Hitler ließ an der Grenze zu Basel Einheiten aufmarschieren, um eine südliche Umgehung der Maginot-Linie vorzutäuschen.¹² Die Absicht verfehlte ihre Wirkung nicht und panikartig verließen 20000 bis 25000 Personen die Stadt: »Es war Nacht. Leute mit Kinderwagen, mit Leiterwagen, mit Rucksäcken, mit beidem, mit Velos voll beladen, die alle Richtung Jura gingen.«¹³ Teilweise ging gar das Gerücht um, Kleinbasel sei bereits besetzt, und auch das Militär an der Grenze wartete angespannt auf den Feuerbefehl.

Ähnlich war die Situation 1944, als die Alliierten deutsche Einheiten nach und nach zurückdrängten und das Kriegsgeschehen wieder an die Basler Grenze brachten. Lange Zeit befürchtete die Bevölkerung, dass sowohl die Alliierten als auch die Deutschen Basel aus strategischen Gründen durchqueren und die Stadt in Mitleidenschaft ziehen könnten. Flieger schossen über die Dächer hinweg und Feuergefechte waren hörbar, ja konnten sogar beobachtet werden: »Das war im wahrsten Sinne des Wortes ein Kriegstheater«, wie es der Zeitzeuge Alfred Wyser treffend beschrieb.¹⁴

Die direkten Auswirkungen des Krieges sowie die permanente Angst, von Deutschland überfallen zu werden, resultierten – wie bereits angesprochen – in einer Abwehrhaltung gegen Deutsche und aus der Idee, die Stadt sei vom Feind, dem Nationalsozialismus, infiltriert:

»[Es] verwandelte sich die Melancholie in Paranoia: Wer in der Schweiz deutsche Zeitungen las, wer in seinem Garten an einem Radio bastelte, wer eine Deutsche zur Frau hatte, erregte Verdacht. Sicher war er Mitglied der Fünften Kolonne. Misstrauen, Angst oder Zuversicht: Auf den Krieg zu warten, schien schlimmer als der Krieg.«¹⁵

In diesem Kontext können nun auch die Situation des Badischen Bahnhofs und die Gerüchte um unterirdische Tunnels nach Deutschland betrachtet werden. Wie auf einer »nationalsozialistischen Insel« inmitten der Stadt trafen sich hier, hinter den dicken Gemäuern aktive Mitglieder der örtlichen NS-Gruppierungen, reichten Spione wichtige Informationen weiter und sorgte die Saalwache dafür, dass dies alles ungestört und ungesehen von der Basler Öffentlichkeit geschehen konnte. Hundertfünfzig Reichsbahnangestellte wurden während des Zweiten Weltkrieges der Spionage überführt und verurteilt.¹⁶ Auch Hausherr berichtete in seinen Erinnerungen von »zahllosen Telephonleitungen, die aus diesem Bahnhof in die Stuben reichsdeutscher Angestellter in Klein- und Grossbasel führten.«¹⁷ Ähnlich dem »Deutschen Heim« an der Sankt-Alban-Vorstadt verlieh der Badische Bahnhof aufgrund seiner speziellen Lage und angesichts der erwähnten Ereignisse der Fünften Kolonne ein Gesicht. Es bestand die teilweise durchaus berechtigte Angst, dass der Feind die Grenze im Kostüm des Zivilisten bereits überschritten hatte und inmitten der Stadt ungesehen Vorbereitungen für einen Überfall traf: Der Badische Bahnhof spielte hierbei eine Schlüsselrolle. Die Vermutung direkter unterirdischer Verbindungen vom Reichsbahnhof nach Deutschland stellt insofern lediglich einen kleinen Teil des Gesamtbildes dar. Es war die Verdichtung des Gefühls der permanenten Bedrohung verbunden mit einer reflexartigen Abwehrhaltung gegenüber dem Nationalsozialismus, welche zu einer einzigen Vorstellung verschmolzen, wonach der Feind allgegenwärtig war. Und so wurden aus der deutschen Nachbarin eine Spionin, aus Verbindungsschächten und Unterhaltstunnels Geheimgänge, die nach Deutschland führten, und militärische Sportübungen des lokalen nationalsozialistischen Sportvereins in den Kellergewölben des Badischen Bahnhofs¹⁸ wandelten sich, gemäß der Überlieferung, in Schießübungen und exerzierende Truppen.¹⁹

Roland Barthes beschreibt in seinem Werk *Mythen des Alltags*²⁰ die Entstehung von Mythen als Resultat von kollektiven Erinnerungen, welche zu einer einzigen Erinnerung verschmelzen, wodurch der Mythos – in Anlehnung an eine linguistische Herangehensweise – zur Aussage wird: »Zu Beginn muß jedoch

festgestellt werden, daß der Mythos ein Mitteilungssystem, eine Botschaft ist [...] Er ist eine Weise des Bedeutens.«²¹ Damit wird allerdings eine stete Überlieferung und Repetition von Erinnerungen vorausgesetzt, um überhaupt so etwas wie ein kollektives Gedächtnis beziehungsweise kollektive Erinnerungen zu erhalten.²²

Wiederholung und Überlieferung existieren in Bezug auf den Badischen Bahnhof noch heute auf verschiedene Weise: einerseits durch Zeitzeugen, die ihre Erinnerungen, oftmals auch die ihrer Eltern oder Bekannten, weitergeben. Andererseits stützen sich auch Historikerinnen und Historiker, Medienschaffende etc. teilweise auf die Überlieferungen der Zeitzeugen, womit sie deren Erinnerungen weitertragen und das kollektive Gedächtnis sowie den Mythos aufrechterhalten. Dass zum Beispiel der Umschlag des Buches *Orte der Erinnerung* – ein Lehrbuch zur Geschichte Basels im Zweiten Weltkrieg – ausgerechnet den Badischen Bahnhof mit der gehissten Hakenkreuzflagge zeigt, verleiht dessen Bedeutung als Erinnerungsort Kontinuität. Markus Somm, Chefredakteur der *Basler Zeitung* und Historiker, kolportiert in seiner Biographie zu General Guisan die Behauptungen über unterirdische Verbindungen nach Deutschland, indem er den bereits erwähnten Paul Hausherr unkommentiert zitiert.²³ Damit begeht er den Fehler, Ursache und Wirkung zu verwechseln: Nicht die vermeintlichen Geheimgänge führten

zu einer Angst und dem Gefühl der permanenten Bedrohung in Basel. Vielmehr generierten der Eindruck der permanenten Bedrohung sowie die Angst vor der Fünften Kolonne und einem Überfall, in Zusammenhang mit den beschriebenen Phänomenen und Ereignissen, die Idee von geheimen Schächten und Tunnels nach Deutschland. Dadurch also, dass diese Vorstellung über die Jahrzehnte hinweg weitergetragen und wiederholt wurde, sei es mündlich oder auch schriftlich, setzte sie sich im Gedächtnis der Basler fest und wurde somit zur Tatsache beziehungsweise, in Anlehnung an Barthes, zur Aussage.

Letztlich kann festgehalten werden, dass es aller Wahrscheinlichkeit nach niemals irgendwelche unterirdischen Verbindungen nach Deutschland gab. Der hier entstandene Mythos veranschaulicht die Gemütslage und die extreme Situation, mit der sich die Basler Bevölkerung angesichts der Umstände und der tragischen Ereignisse im nahen Umfeld konfrontiert sahen und macht deutlich, welche Bedeutung dabei Gebäude oder, in diesem besonderen Fall, Unterhaltsschächte eines Bahnhofs haben können. Dem Badischen Bahnhof kommt dabei die etwas zwiespältige Rolle zu, als faszinierendes Indiz an die Basler Geschichte im Zweiten Weltkrieg zu erinnern, gleichzeitig aber auch mit der unrühmlichen Seite seiner Vergangenheit verbunden zu sein und weiterhin Gegenstand einer gewissen Skepsis und Spekulation zu bleiben.

Anmerkungen

1 Paul Hausherr, *Feldgraue Tage. Erinnerungen aus den Jahren 1935–1945*, Baden: Baden-Verlag 1975, S. 36.

2 Kurt Seliger, *Basel – Badischer Bahnhof. In der Schweizer Emigration 1938–1945*, Wien: Österreichischer Bundesverlag 1987, S. 22f.

3 Julia Richers, *Der Badische Bahnhof. Ein deutscher Aussenposten in Basel*, in: *Orte der Erinnerung. Menschen und Schauplätze der Grenzregion Basel 1933–1945*, hrsg. von Heiko Haumann, Erik Petry und Julia Richers, Basel: Merian 2008, S. 74.

4 Ebd.

5 Vgl. Martin Meier, *Die NS-Organisationen in Basel*, in: *Reduit Basel*. Katalog zur Ausstellung »Reduit Basel 39/45« des Historischen Museums Basel in der Stückfärberei Kleinhüningen, 4. November 1989 bis 28. Januar 1990, hrsg. von Nadia Guth und Bettina Hunger, Basel: Friedrich Reinhardt 1989, S. 65–74.

6 Vgl. Martin Leuenberger, »Alle konnten es sehen, wenn sie wollten.« Fritz Epple über Nazis in Liestal, in: *Orte der Erinnerung. Menschen und Schauplätze der Grenzregion Basel 1933–1945*, S. 67.

7 Der Begriff Fünfte Kolonne wurde während des Spanischen Bürgerkriegs geprägt und bezieht sich auf feindliche Kräfte und Widerstandsgruppen innerhalb des eigenen Staates. Darunter fallen beispielsweise

Spione, Saboteure oder Informanten. Die Bedeutung und Relevanz der Fünften Kolonne kommt besonders dadurch zum Ausdruck, dass die Internierung von Angehörigen feindlicher Staaten im Kriegsfall durch die Genfer Konvention abgesegnet ist. Vgl. Louis de Jong, *The German Fifth Column in the Second World War*, New York: Fertig 1973. Sowie: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8927-1-4.php> (05.05.2011).

8 Vgl. Simone Chiquet, *»Es war halt Krieg«. Erinnerungen an den Alltag in der Schweiz 1939–1945*, Zürich: Chronos 1992, S. 10.

9 Interview mit Daniel Bodenmann vom 2. Februar 2010 (Name geändert).

10 Erhard Schenker, zitiert nach: *Bilder der Erinnerung. Geschichte und Geschichten der Grenzregion Basel 1933–1945*, hrsg. von Alex Hagmann, Basel: Merian 2010 (Dokumentarfilm).

11 Widmung im Gästebuch des »Deutschen Heims« an der Sankt-Alban-Vorstadt. Staatsarchiv Basel-Stadt, PD-REG 5a 9–3–3–2.

12 Die Maginot-Linie beschreibt ein Verteidigungssystem entlang der französisch-deutschen Grenze (wie aber auch entlang der französisch-italienischen Grenze), das Frankreich während der dreißiger Jahre errichtete, um sich gegen feindliche Angriffe zu schützen.

13 Interview mit Daniel Bodenmann vom 2. Februar 2010.

14 Alfred Wyser, zitiert nach: *Bilder der Erinnerung* (Dokumentarfilm).

15 Markus Somm, *General Guisan. Widerstand nach Schweizer Art*, Bern: Stämpfli 2010, S. 62.

16 Vgl. Julia Richers, *Der Badische Bahnhof*, S. 76. Sowie: *Bericht des Regierungsrates über die Abwehr staatsfeindlicher Umtriebe in den Vorkriegs- und Kriegsjahren sowie die Säuberungsaktion nach Kriegsschluss*, dem Großen Rate des Kantons Basel-Stadt vorgelegt am 4. Juli 1946. Bericht Nr. 4254.

17 Paul Hausherr, *Feldgraue Tage*, S. 36.

18 Fritz Grieder, *Basel im Zweiten Weltkrieg 1939–1945*, Basel: in Komm. bei Helbling und Lichtenhahn 1957, S. 28.

19 Interview mit Peter Schuler vom 25. November 2009 (Name geändert).

20 Roland Barthes, *Mythen des Alltags*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1964.

21 Ebd., S. 85.

22 Vgl. Aleida Assmann, *Wie wahr sind Erinnerungen?*, in: *Das soziale Gedächtnis. Geschichte, Erinnerung, Tradierung*, hrsg. von Harald Welzer, Hamburg: Hamburger Edition 2001.

23 Markus Somm, *General Guisan*, S. 70.



Architektur

Der Badische Bahnhof als rollende Planung

Ein architekturhistorischer Abriss

von Peter Fierz

Einstimmung in die rollende Planung

Bereits im Jahre 1900 unterzeichnen die Generaldirektion der Großherzoglichen Badischen Bahn und der Basler Regierungsrat den Vertrag zur Verlegung des Personenbahnhofes vom Riehenring an den heutigen Standort. Die Perronhallen werden 1912 errichtet; das Aufnahmegebäude wird 1913 fertig gestellt. Erst jetzt kann dieses Bauwerk in Betrieb genommen werden. Dieser langwierige Prozess ist gekennzeichnet durch vielfältige betriebliche und architektonische Kontroversen.

Nach einem vorgeschalteten Wettbewerb wird das Aufnahmegebäude des Badischen Bahnhofs schließlich nach Plänen des renommierten Büros Curjel & Moser (Karlsruhe) erstellt. Von diesen Architekten stammt in Basel auch die Pauluskirche (1898–1901) sowie von Karl Moser und Gustav Doppler die Antoniuskirche (1925–1927). Ab 1915 ist Karl Moser (1860–1936) Professor an der ETH Zürich und führt dort ein Büro unter seinem Namen.

Der Badische Bahnhof wird in den mittlerweile beinahe hundert Jahren seiner bewegten Nutzungsgeschichte auch baulich mehrfach umgeformt. Dieser Vorgang ist nicht abgeschlossen, sondern wird unter anderen Vorzeichen weitergeführt. Ziel ist, die Erkenntnisse der Baugeschichte und die erhaltenswerte Bausubstanz in den Planungsprozess einzubringen, um künftige Nutzungskonzepte betrieblich und architektonisch abzustimmen und zu optimieren.

Die Geschichte des bemerkenswerten Bauwerks beginnt also im alten Kaiserreich, überlebt zwei Weltkriege sowie verschiedene Um- und Einbauten, und der Bahnhof dient heute als vitale Verkehrsdrehscheibe sowie als Ort der Kommunikation. Aufgrund durchgreifender Restaurierungs- und Umbaumaß-

nahmen erstrahlt das Aufnahmegebäude seit kurzem in neuem Glanz. Die kühnen Perronhallen wurden leider vor einigen Jahrzehnten abgebaut.

Während Jahren widersprechen sich Zielformulierungen, überlagern sich Planungsphasen, überstürzen sich Ereignisse, liegen Räume brach oder werden zweckentfremdet. Seit den fünfziger Jahren wird das Angebot von Bahn, Tram und Bus stetig ausgebaut. Gleichzeitig werden, zunächst zaghaft, einige Dienstleistungen für die Reisenden bereitgestellt. In leerstehenden Räumen können sich, sozusagen als geduldete Zwischennutzung, zwei kulturelle Einrichtungen unterschiedlicher Schwerpunkte niederlassen: das Fölnbacher Theater und die »Gare du Nord – Bahnhof für Neue Musik«; alles fließt.

Ausgelöst durch betriebliche und personelle Anforderungen im Bereich Zoll, Grenzschutz und Polizei sowie den Willen, durch kluge Umlagerung der Wegeführung weitere Verkaufsflächen zu schaffen, wird im Jahr 2000 durch DB Station&Service ein Grobkonzept zu einer betrieblich und räumlich besseren Lenkung der Reisenden bei gleichzeitiger Erhöhung der Personensicherheit und Personenkontrolle erarbeitet. Die neue Personenführung sowie die gezielte Disposition der erforderlichen Diensträume machen den Rückbau bisher verstellter und zugebauter Flächen erforderlich. Dies ist die beste Voraussetzung für ein nachhaltiges planerisches Konzept der kommenden Jahre. Und so kommt es, dass seither sämtliche Fragestellungen und Entscheide des Eigentümers beziehungsweise der Bauherrschaft eingebunden sind in eine sich laufend prüfende und erneuernde Zielvorstellung. Anstelle der starren Vorstellung eines Endzustandes, den es in Etappen zu konkretisieren gilt, sind die einzelnen Planungsschritte eingebettet in einen iterativen Vor-

gang. Dieser ermöglicht das schrittweise Annähern der machbaren Umsetzung an die wünschbaren ursprünglichen Bauziele.

Die rollende Planung erfordert zunächst eine Vision oder Bau-Idee, die Definition der Zielkonflikte sowie klare Zuständigkeiten. Im konkreten Fall liegt die rollende Planung – hier wird der Ausdruck zum geflügelten Wort – im Spannungsfeld zwischen Sicherheit, Dienstleistung, Marketing, Technik und Ästhetik. Da der Badische Bahnhof zudem ein bemerkenswertes und großteils geschütztes Bauwerk ist, stellt auch die Denkmalpflege hohe Ansprüche, welche architektonisch zu bewältigen sind. In dieser Konstellation braucht es einen Mediator, der zwischen den berechtigten, aber sich teilweise widersprechenden Ansprüchen vermitteln kann. Diese Leistung kann nur begrenzt mittels Zahlen und Tabellen im Gespräch erfolgen. Dringend erforderlich sind daher Teilprojekte, welche Ideen und Lösungsansätze auch visuell begründen und transportieren; diese sollen sowohl die Vernunfts- als auch die Gefühlsebene ansprechen. Ein Bahnhofsgebäude dieser Größenordnung für den Fernverkehr zwischen Süden und Norden, eingebunden in das städtische und regionale Verkehrsnetz und zudem mit einer Lage im Grenzbereich zweier Nationen will zunächst einmal typologisch und betrieblich begriffen werden.

Dualer Gebäudetyp: Empfangsgebäude und Perronhalle

Bauwerke können nach ihren betrieblichen, konstruktiven und architektonischen Eigenschaften unterschieden werden. Je nach betrachteter Zeitspanne, dem jeweiligen Stand von Technik und Wirtschaft sowie den gesellschaftlichen Bedürfnissen stehen bestimmte Bautypen im Vordergrund; andere sind im Entstehen oder im Entschwinden begriffen.

»So stellt sich der Bautypus als ein äußerst komplexes Phänomen dar, das sich zwar selten ganz eindeutig bestimmen lässt, sich aber trotzdem als solches in das kollektive Gedächtnis einschreibt, beständig verwendet wird und das daher zu einer unverzichtbaren Kategorie der Architekturgeschichte wurde.«¹

Funktion und Form

Der Zweck eines Bauwerkes bestimmt weitgehend dessen Beschaffenheit und die Anordnung der Räume. Die innere Erschließung kann über Korridore, Aufzüge oder Rolltreppen erfolgen. Die einzelnen Bereiche des Gebäudes sind nach Prinzipien der Übersicht, des Zutrittes und der Sicherheit gebündelt. Raumteiler können Türen, Tore oder Schiebewände sein. Manche Nutzungen erfordern stützenfreie Räume; einige benötigen Tageslicht, bei anderen wird dieses ausgegrenzt. Die Anforderungen an die Gebäudetechnik variieren zwischen minimaler Ausrüstung bis zur Klimatisierung. Eine Grundlage der Bauplanung ist das Raumprogramm. Darin sind Größen, Zuschnitte und Beziehungen der Räume festgelegt.²

Konstruktion und Form

In einem überzeugenden Bauwerk bilden konstruktiver Aufbau und formale Prägung eine Einheit. Tragwerk, Hülle und Ausbau sind aufeinander abgestimmt. Mit dem Tragwerk werden alle auf das Gebäude einwirkenden Lasten sicher in den Baugrund abgeleitet. Aufgrund der räumlichen Ansprüche werden das Tragwerk und seine Elemente bestimmt; umgekehrt setzen statische und wirtschaftliche Parameter den Nutzerwünschen auch Grenzen. Architektonische Ziele und klimatische Bedingungen haben Einfluss auf die Wahl der Gebäudehülle. Der Ausbau umfasst die innere Schichtung der Hülle, die Oberflächen und die fest eingerichtete Ausstattung. Die Gebäudetechnik sichert den energetischen Betrieb des Bauwerkes. Sie ist wesentlicher Bestandteil der Aufenthaltsqualität.

Typos und Topos

Sicherlich wird ein Gebäude weitgehend durch Zweckdienlichkeit und Konstruktion bestimmt. Nutzungsbereiche können jedoch auf verschiedene Weise geordnet und interpretiert werden, Baustoffe und Bauweisen gestatten einen weiteren

Spielraum. Daher ist die resultierende Form des Bauwerkes nicht zwingend und widerspruchsfrei aus Nutzungsanforderungen herzuleiten; sie bleibt Ausdruck eines Gestaltungswillens der Architekten und Ingenieure sowie der Vorgaben der Bauherrschaft. Ein weiterer Aspekt ist die unmittelbare physische Umgebung und das weitere kulturelle Umfeld. Bei bemerkenswerter Architektur ist also nicht bloß Funktion und Konstruktion berücksichtigt, sondern das Bauwerk ist auch präzise in die gegebene Situation eingefügt. In der Regel erkennt man die Gebäudeart an der äußeren Erscheinung (griech. *typos* = Gestalt, Vorbild) des Gebäudes zusammen mit dem vorhandenen Umfeld (griech. *topos* = Ort).

Zum Begriff »Bahnhof«

Bahnhof stammt vom mittelhochdeutschen *ban(e)* (Schlagfläche, Weg) und vom althochdeutschen *hof* (Tempel, Fürstenresidenz) ab. Der Bahnhof ist zunächst eine Betriebsanlage der Eisenbahn, in der Züge planmäßig verkehren (Personenbahnhof). Er ist auch Umschlagplatz für Güter, die zwischen Straßen beziehungsweise Wasserwegen und der Bahn umgeladen werden. Ein Bahnhof kann aber auch ausschließlich dem Zusammenstellen der Züge dienen (Rangier- oder Verschiebebahnhof). Im Folgenden beschränken wir uns auf Personenbahnhöfe und unterscheiden zwischen dem Empfangsgebäude und den Perronhallen beziehungsweise Perrondächern.³

Das Empfangsgebäude

Zunächst ist dies der Ort, an dem die Zugreise beginnt oder endet und der dem Reisenden Schutz vor Witterung bietet. Je nach Größe und Bedeutung umfasst das Empfangsgebäude lediglich Warteraum und Fahrkartenausgabe oder auch eine Schalterhalle mit verschiedenen Dienstleistungen. Die Bahnhöfe größerer Städte beherbergen neben einer Halle oder mehreren Hallen auch Passagen mit Kiosk, Läden, Café und Restaurant, gelegentlich gar

ein Hotel sowie selbstverständlich Büroräume für Bahndienste und eingemietete Firmen.

Aus betrieblicher Sicht muss das Empfangsgebäude, auch Aufnahmegebäude genannt, in Zuschnitt und Größe der Räume und Raumfolgen die Reisenden in der zu erwartenden Anzahl sicher aufnehmen und leiten können. Die erforderlichen Abläufe von der Ankunft am Bahnhof über den Weg durch die Schalterhalle mit dem jeweiligen Angebot an Dienstleistungen bis zum Zugang zu den Perrons müssen einwandfrei gewährleistet sein. Je nach Passagieraufkommen sowie städtebaulichen und verkehrstechnischen Randbedingungen bieten sich verschiedene Typen in Grundriss und Aufriss an.

Die Perronhalle

Im Unterschied zum Empfangsgebäude, das bereits Mitte des 19. Jahrhunderts von Architekten betreut wird, liegt die Konstruktion der Perronhallen in den Händen der Ingenieure. Betrachtet man die unterschiedliche Begabung und Ausbildung der betreffenden Kollegen, scheint diese strikte Zweiteilung gegeben, obwohl sie eigentlich nicht zwingend ist. Jedenfalls hat dies dazu geführt, dass wir rückblickend bei den meisten beachtenswerten Bahnhöfen vorwiegend von einem prachtvollen Empfangsgebäude oder aber von einer kühnen Perronhalle und den jeweiligen Verfassern sprechen.

Die Entwicklung der Perronhallen geht einher mit den zur Verfügung stehenden Baustoffen, den technisch möglichen Spannweiten und den Berechnungsmethoden. Die ersten Hallen sind aus Holz erstellt (zum Beispiel Liverpool, 1830; München, 1849); dabei kommen verschiedene Konstruktionsarten und unterschiedliche Spannweiten zur Anwendung. Da in jenen Jahrzehnten teils in walдреichen Gegenden gebaut wird, steht jener gerodete Werkstoff zur Verfügung. Allerdings ist die Verwendung von Holz für Hallen wegen des Funkensprungs aus Dampflokomotiven nicht ganz ungefährlich.

Nach den ersten Mischkonstruktionen (Holz in Verbindung mit Gusseisen) stehen nach 1840 Walzeisen und ein paar Jahrzehnte später Stahlsorten mit hoher Zugfestigkeit zur Verfügung

(zum Beispiel Porta Nuova Turin, 1865–68; Schlesischer Bahnhof Berlin, 1882). Die folgende Entwicklung der Perronhallen zeichnet sich vorwiegend durch ausgeklügelte und leichtere Konstruktionen sowie größere Transparenz aus. Die Spannweite ist nicht mehr wichtigstes Kriterium, da die Stützen der Hallen auf den Perrons abgestellt werden können.

Die Ingenieurbaukunst des 20. Jahrhunderts schenkt uns eindruckliche Perronhallen, wie wir sie – zum Glück – noch heute in vielen Städten bewundern können.⁴ Um den Bautyp Bahnhof betrieblich und im städtischen Kontext begreifen zu können, bedürfen wir nicht nur der Begriffe *Empfangsgebäude* und *Perronhalle*, sondern wir müssen unterscheiden zwischen *Kopf- und Durchgangsbahnhöfen*.

Durchgangsbahnhof

Obwohl dieser Bahnhofstyp in beachtlicher Größe in Städten vorkommt, ist er als Bahnstation in ländlicher Umgebung ursprünglich und vertraut; auch heute ist er zahlenmäßig um das Vielfache häufiger vertreten als der Kopfbahnhof. Beim Durchgangsbahnhof befindet sich das Empfangsgebäude in der Regel in seitlicher Lage. Je nach Zugart und Fahrplan halten Züge an oder brausen vorbei. In ländlichen Stationen mussten die Passagiere die Geleise überqueren; zudem waren Bahnübergänge auf offener Strecke bloß durch optische und akustische Signale oder Barrieren gesichert. Zumindest in unseren Breitengraden sind heute die meisten kleinen Durchgangsbahnhöfe mit Unter- oder Überführungen ausgestattet – wenn auch nicht immer attraktiv zu begehen.

In städtischen Bahnhöfen dieses Typs sind kreuzungsfreie Querungen seit Jahrzehnten selbstverständlich. Dabei erfordert eine Personenunterführung weniger lichte Höhe als eine Querung oberhalb des Trassees, weil da die vertikalen Maße der Bahn (Lichtraumprofil) maßgebend sind. Deshalb sind Treppen und Rampen von Unterführungen kürzer als von Überführungen. Wo der Gleiskörper beziehungsweise das Perron höher als die Straße liegt, ist bloß eine Treppe zu bewältigen; liegen Perron und Straße auf der gleichen Kote, sind zwei Höhendifferenzen zu

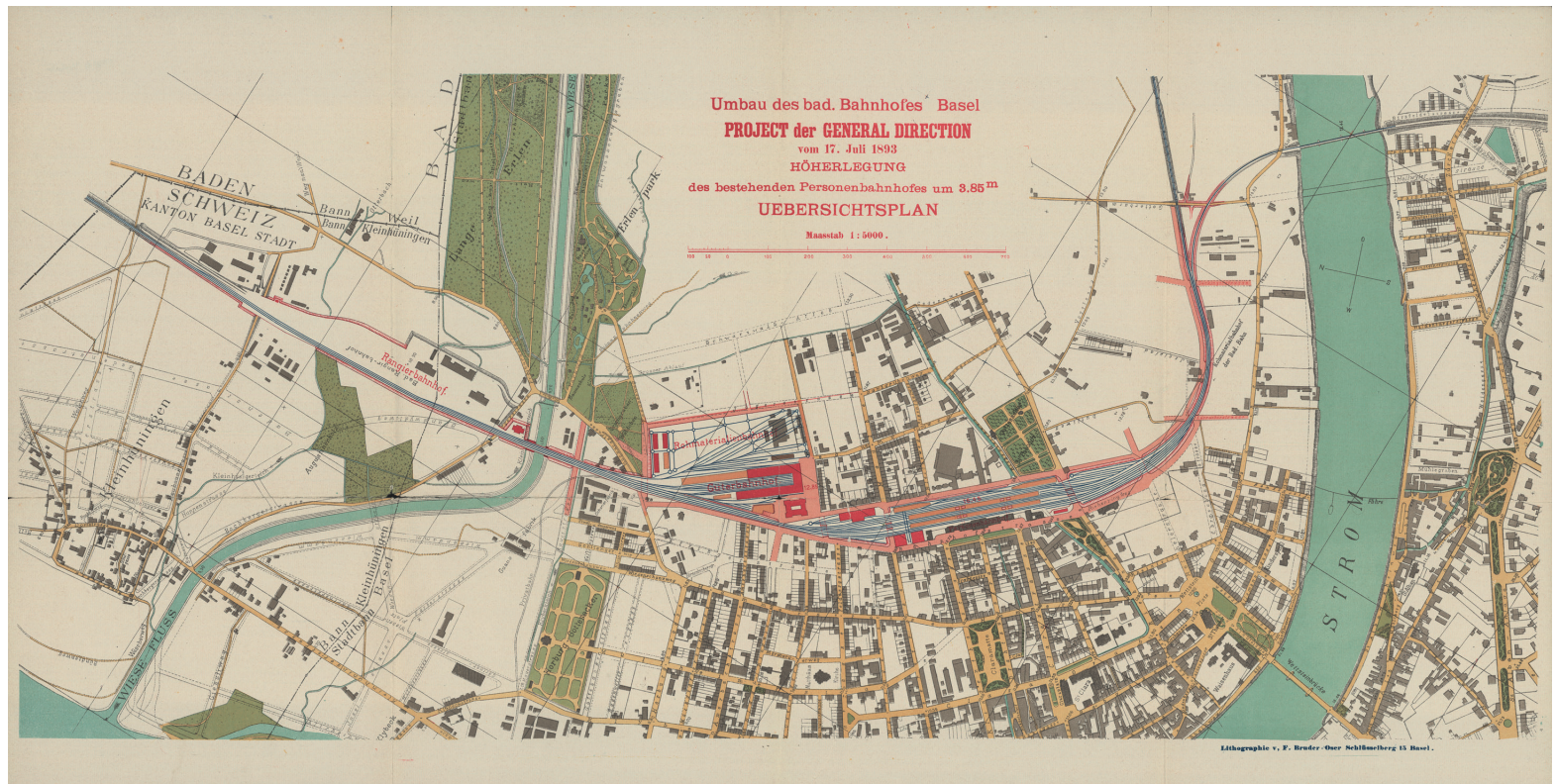
überwinden. Heutzutage wird dies weniger bemerkt, da solche Höhenunterschiede auch durch Aufzüge, Rolltreppen oder Rollbänder überwunden werden können.

Im städtischen Kontext haben die ersten Durchgangsbahnhöfe den Nachteil, dass der Geleisekörper eine Stadt in zwei ungleiche Teile trennt: Die Seite mit Aufnahmegebäude und Bahnhofplatz ist attraktiv und das vom Zentrum abgetrennte Areal mit den Geleisen wirkt verlassen. Dies führt zum gesellschaftlich abwertenden Begriff *hinter den Geleisen*. Durch Tieferlegen oder Höherlegen der Trassees kann dieser Nachteil behoben werden; das Problem der weiten Rangierflächen im Stadtzentrum wird indes nicht ganz gelöst.

Kopfbahnhof

Dieser Bahnhofstyp ist in mittleren und vor allem großen Städten anzutreffen; dort gelegentlich gleich in mehrfacher Zahl, und dies hat seinen Grund: Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts werden immer weitere Bahngesellschaften gegründet mit dem Ziel, wichtige Städte anzufahren und diese zu verbinden; anfänglich hat jede Gesellschaft ihren eigenen Bahnhof und die Reisenden müssen sich beim Umsteigen vom einen zum anderen Aufnahmegebäude bemühen (in manchen Großstädten ist dies heute noch so, zum Beispiel in Paris oder Budapest). Die Trassees der jeweiligen Gesellschaften werden von der Peripherie der Stadt sternförmig an den Rand des dicht bebauten Zentrums geführt und münden im eigenen Kopfbahnhof.

Als Bautyp hat der Kopfbahnhof einige wesentliche Vorteile gegenüber dem Durchgangsbahnhof. Zunächst ist es als Bauaufgabe willkommen, dass ein Schienenstrang in einem Gebäude münden und dies mit der Gestalt des Empfangsgebäudes architektonisch zum Ausdruck gebracht werden kann. In betrieblicher Sicht ist es dienlich, dass die Reisenden beim Umsteigen ohne Höhenunterschiede die Perrons wechseln können, indem sie die Querhalle benützen. Bei den Kopfbahnhöfen der ersten Stunde müssen die Loks allerdings bis zu einer Drehscheibe weitergeführt werden, um auf einem anderen Gleis zurückzufahren und erneut vor den Zug gespannt zu werden. Dieses Vorziehen



1 Umbau Bad. Bhf. Riehenring, Höherlegung des Personbahnhofes, Projekt 1893 (Universität Basel, WWZ-Bibliothek & Schweizerisches Wirtschaftsarchiv)

bis zur Drehscheibe ist jeweils eine konfliktreiche Stelle, ob sie sich nun innerhalb oder außerhalb des Gebäudes befindet.

Ist heute im Kopfbahnhof ein barrierefreies Umsteigen möglich, so bleibt in der Regel doch ein Niveauwechsel zwischen Perrons und Straßenebene erforderlich, da die Geleisekörper in den Städten auch bei diesem Bahnhofstyp entweder in Hoch- oder in Tieflage eingeführt werden müssen. Allerdings zerschneidet der Geleisekörper in der Regel die Stadt bloß radial und nicht durchgehend; der Stadtkörper kann sternförmig wachsen. Das Aufnahmegebäude des Kopfbahnhofes kann im Prinzip auf drei Seiten von Reisenden und Fahrzeugen erschlossen werden.

Basel: Stadtkörper und Bahnhofsstandorte

Basel als Stadt am Rhein und Schnittstelle dreier Länder und Kulturen ist auch Austragungsort einer bewegten Bahngeschichte. Dies manifestiert sich in verschiedenen Hoheiten, Bahnlinien und Bahnhöfen, in provisorischen, kurzlebigen und dauerhaften Bauwerken.

Das erste Bahnhofsgebäude auf Stadtboden wird am 11. Dezember 1845 in Betrieb genommen; es markiert den Endpunkt der Strecke Straßburg-Basel. Das Trasse liegt in der Achse der heutigen Vogesenstraße, der Bahnhof wird auf dem derzeitigen

Areal Schällemätteli gebaut. Die Stadtmauer wird an dieser Stelle erweitert und mit einem Tor versehen, das nach Betriebschluss verriegelt werden kann.

Die Schweizerische Centralbahn eröffnet am 19. Dezember 1854 das Teilstück Basel-Liestal und verbindet damit den späteren Eisenbahnknotenpunkt Olten mit Basel. Ein provisorischer Bahnhof wird im Bereich Lange Gasse/Enge Gasse am Ostrand von Großbasel erstellt. Zwei Monate später, am 19. Februar 1855, wird am Ostrand von Kleinbasel ein provisorischer Bahnhof gebaut, da die Linie Mannheim-Haltingen nach Basel verlängert wird.

Ein erster gemeinsamer Bahnhof der SCB und der Elsässerbahn wird 1860 im Gebiet des heutigen Bahnhof SBB/SNCF erstellt. Das Trasse führt in einem weiten Bogen über den heutigen Spalenring, Steinenring, überquert das Birsigtal mittels Viadukt und mündet im Centralbahnhof. Der langgestreckte Baukörper weist zum künftigen Bahnhofplatz einen leicht erhöhten Mittelrisaliten mit Arkaden auf; die beiden Flügel reichen weit in die beiden Richtungen der Centralbahnstraße hinein. Dieses ausgewogene klassizistische Bauwerk wird nach Plänen des Architekten Ludwig Maring erstellt.

Zwei Jahre später, im Jahre 1862, wird auf dem Areal der Messe der erste definitive Badische Bahnhof eröffnet, und gleichzeitig wird die Linie der Wiesentalbahn Basel-Stetten in Betrieb gesetzt. Bauherrschaft ist die Großherzogliche Badische Bahn, als Architekt zeichnet J. Berckmüller verantwortlich. In großem Bogen setzt sich das neue Trasse gegen Riehen und Lössach fort und bildet die Geometrie der späteren Straße Riehenring.

Der gemeinsame schweizerisch-französische Bahnhof von 1860 kann bereits nach einigen Jahrzehnten die enorm gewachsenen Reisendenströme und Zugsbewegungen nicht mehr bewältigen. Verschiedene Varianten zur Erweiterung oder als Neubau werden geprüft. Eine Vereinigung von Bürgern reicht 1893 den Vorschlag für einen Kopfbahnhof ein, eventuell unter Beibehaltung des bestehenden Aufnahmegebäudes von 1860. Dabei würden die Trassees von Süden her in großen Bögen, danach gebündelt zwischen Froben- und Sempacherstraße in den Kopfbahnhof münden.

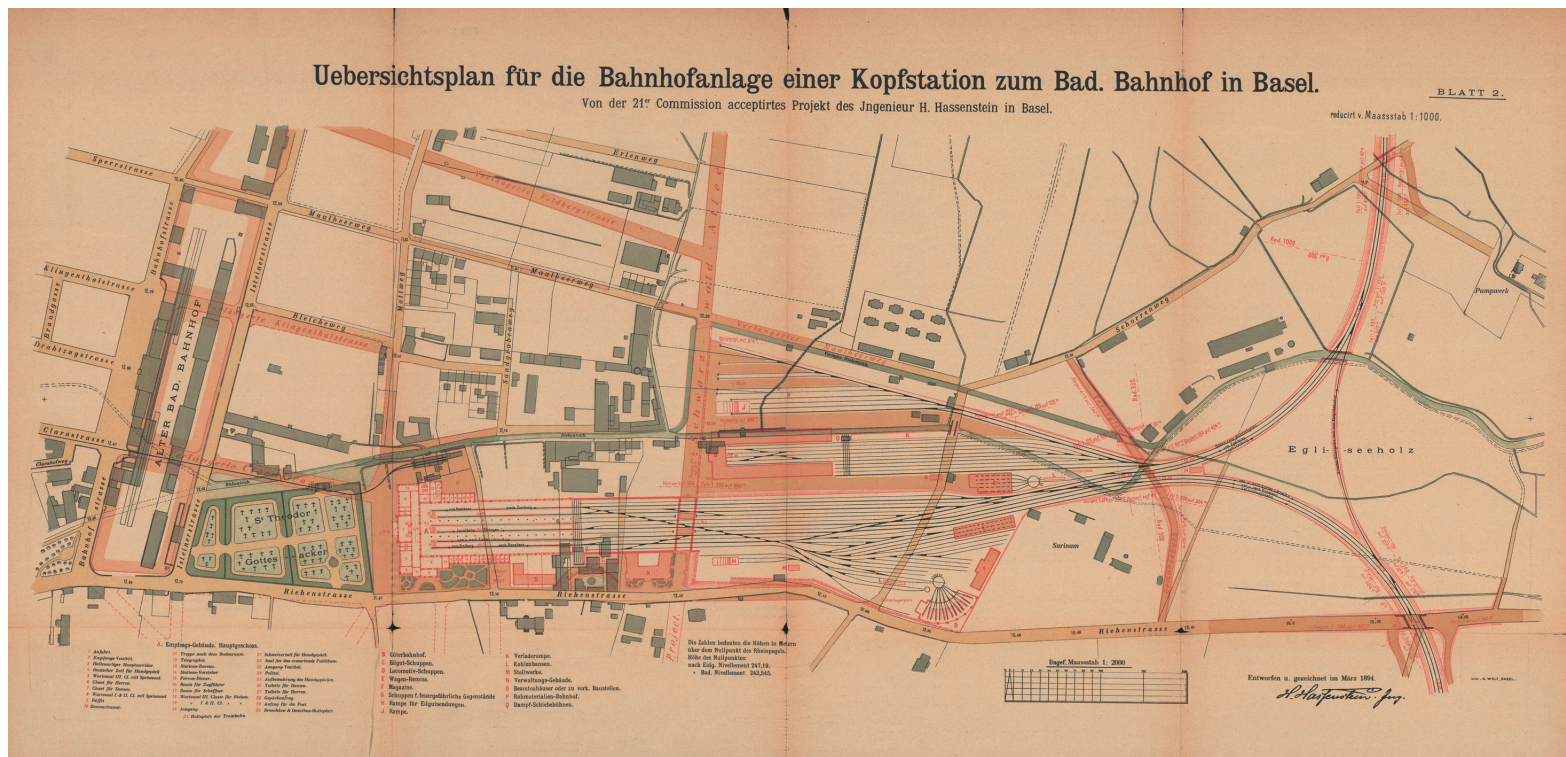
Die Kontroverse dauert bis 1897, nämlich bis sich der Regierungsrat definitiv gegen einen Kopfbahnhof entscheidet. Das von der SCB eingereichte Projekt für den Umbau des Bahnhofs wird vom Regierungsrat nicht genehmigt; er verlangt einen Neubau. Nun wird, im Hinblick auf den Durchgangsbahnhof am alten Ort, auch nach einer vom Stadtverkehr getrennten Trasseeführung St. Louis-Basel gesucht. Ab Bahnhof St. Johann soll demnach der Geleisekörper abgesenkt und teils offen, teils in Tunnels bis zum künftigen Bahnhof geführt werden.

Auf Basis der Grundrisskonzeption der mittlerweile zur SBB mutierten Bauherrschaft wird 1903 ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben. Der architektonische Spielraum verlangt und erlaubt, unter minimaler Variation der Baumassen für das Empfangsgebäude am Centralbahnplatz einen angemessenen Ausdruck zu finden.⁵ Unter den 45 eingereichten Projekten befindet sich ein wegweisender Entwurf des Architekten Josef M. Olbrich, der sich von ebenso kompetenten, aber im Historismus verharrenden Beiträgen abhebt. Die Jury attestiert dem Vorschlag zwar hervorragende konstruktive Qualitäten, scheut sich aber – wegen vermuteter fehlender öffentlicher Akzeptanz in Basel – den Schritt in die Moderne zur Ausführung zu empfehlen. Ein 1. Preis wird nicht vergeben; zwei Projekte (Kuder & Müller, Zürich und Straßburg sowie K. Gabriel, Düsseldorf) erhalten den 2. Preis ex aequo, der 3. Preis wird Josef M. Olbrich zugesprochen.

Zwei Basler Architekten, welche vordem einzeln am Wettbewerb teilgenommen hatten, legen 1904 ein Projekt vor, das der Bauherrschaft gefällt. Die Architekten E. Faesch und E. La Roche (Aufnahmegebäude) und die Ingenieure der Buss AG (Bahnhalle) werden noch im selben Jahr mit der Ausführung beauftragt.

Damit der auf gleichem Areal geplante Bahnhof erstellt werden kann, muss an anderer Stelle ein Provisorium (1902–1907) für den Personenverkehr errichtet werden. Der provisorische Bahnhof liegt südlich des Gleiskörpers und wird von der Güterstraße her unter anderem durch Fuhrwerke und elektrische Straßenbahn erschlossen.⁶

1907 wird der neue (heutige) SBB-Bahnhof eingeweiht. Der zweigeschossige steinerne Mittelbau mit Balustrade ist von zwei gedrungene Türmen flankiert. Der verglaste Mittelteil



2 Bad. Bhf. Neubau als Kopfbahnhof, Projekt 1894 (Universität Basel, WWZ-Bibliothek & Schweizerisches Wirtschaftsarchiv)

der Schalterhalle überragt sogar die Turmhelme und trägt zum Ausdruck eines vermeintlichen Kopfbahnhofes bei.⁷ Während der Bundesbahnhof in den nächsten Jahrzehnten den Bedürfnissen genügt, kann die Situation im und um den Badischen Bahnhof am Riehenring nicht befriedigen. Das Gebäude vermag den Ansprüchen der Reisenden nicht zu entsprechen. Vor allem aber trennt der Bahnkörper die Quartiere Kleinbasels und schafft Konflikte durch die Züge, welche sich ebenerdig mit dem städtischen Verkehr kreuzen.

Deshalb trägt sich die Generaldirektion der Großherzoglichen Badischen Bahn seit 1892 mit dem Gedanken, den Güterbahnhof gegen Norden zu verlegen, den Personenbahnhof aber am alten Standort zu belassen. Das Projekt sieht vor, das Trasse um

3,86 Meter zu erhöhen, die erforderlichen Perrons und Treppen zu erstellen sowie im Aufnahmegebäude die notwendigen Anpassungen vorzunehmen. Ziel des Vorhabens ist, einige Straßenzüge kreuzungsfrei unter dem Bahntrasse durchzuführen. Damit sollen die Unfallrisiken reduziert und die Entwicklung Kleinbasels gefördert werden. (Abb. 1) Das im Prinzip auch vom Basler Regierungsrat gutgeheißene Projekt schlägt vor allem in Kleinbasel hohe Wellen. Eine Versammlung von Bürgern und Einwohnern wählt ad hoc eine sogenannte »21^{er} Kommission« mit dem Auftrag, durch Sachverständige alternative Lösungen für den Bahnhof prüfen zu lassen. Vor allem wünscht sie sich, dass der Experte Ingenieur H. Hassenstein die von ihm kürzlich skizzierte Idee eines Kopfbahnhofes hinter dem Gottesacker

St. Theodor (heute Rosental-Anlage) ausarbeite. In seinem Bericht⁸ würdigt und kritisiert H. Hassenstein zunächst das Umbau-Projekt *Durchgangsbahnhof der Badischen Staatseisenbahn*, um anschließend die Vorzüge seines Projektes Kopfbahnhof zu erläutern. (Abb. 2) Verblüffend am Vorschlag ist tatsächlich, wie die radiale Einmündung der Geleise auf einen Schlag die städtebauliche Entwicklung Kleinbasels zu öffnen scheint. Allerdings werden auch hier Wälle und Durchstiche erforderlich, wenn auch an weniger kritischen Stellen als beim alten Standort. Die, nach Eröffnung des Gotthard-Tunnels künftighin erwünschte, durchgehende Nord-Süd-Verbindung ist natürlich nur mit Zwischenhalt und Lokomotivwechsel möglich. Neben funktions- und ortsspezifischen Kriterien bleiben eben die im vorangehenden Kapitel bezeichneten Vor- und Nachteile der beiden Bahnhofstypen gegenwärtig.

Die Diskussion dauert einige Jahre; erst im Mai 1898 übergibt die genannte »Kommission für die Lösung der Frage des Badischen Bahnhofes« den Mitgliedern des Großen Rates ihre Empfehlung. Darin wird die den Kopfbahnhof befürwortende Meinung des Sachverständigen Ingenieur Gerlich, Professor am Polytechnikum Zürich, aus seinem vier Jahre früher erstellten Gutachten abgedruckt. Anders sieht es die Generaldirektion der Badischen Eisenbahnen. Sie anerkennt wohl die städtischen Qualitäten eines Kopfbahnhofes, betrachtet den Vorschlag Hassenstein jedoch als nicht ausführbar. Sie habe keinen Grund von ihrer Meinung abzugehen, »da unsere ablehnende Haltung [...] von der Regierung in Basel geteilt wird, die ebenso, wie wir selbst, an dem vereinbarten Projekte der Hochlegung des Personenbahnhofes an seiner dermaligen Stelle [...] festhält«.⁹ Offensichtlich ringt sich in der Folge auch der Große Rat nicht für den Kopfbahnhof durch; die nächste Runde der Standortfrage ist eröffnet.

Im folgenden Jahr beauftragt der Große Rat den Regierungsrat von Basel weiter mit dem Großherzogtum Baden zu verhandeln, um endlich eine Lösung herbeizuführen. Im März des Jahres 1900 kann der »Vertrag über die Verlegung des Personenbahnhofes« an die Schwarzwaldallee unterzeichnet werden. Damit wird erneut der Typ Durchgangsbahnhof gewählt und die Anlage parallel einige Straßen weiter an die Peripherie verschoben. Nachdem

die Variante Kopfbahnhof einvernehmlich ausgeschieden ist, können sich die Partner erneut einigen, diesmal auf einen Neubau. Dies erlaubt das Aufrechterhalten des Betriebes im alten Bahnhof, während an anderer Stelle der Neubau erstellt wird.¹⁰

Badischer Bahnhof: Raumschema und Fassadenstudien

Die Großherzogliche Badische Bahn unterbreitet den Basler Behörden am 11. Oktober 1904 das Grobkonzept für einen neuen Personenbahnhof an der Schwarzwaldallee zwischen der Riehenstraße und dem (damals so benannten) Maulbeerweg (Abb. 3). Die Verhandlungen ziehen sich hin, doch kann mit Vorarbeiten zu Geleisekörper, Unterführungen etc. im Jahre 1906 begonnen werden. Am 10. Dezember 1906 sendet der Badische Oberbaurat Ziegler einen detaillierten Grundriss und einen Fassadenentwurf nach Basel. Aufgrund schlechter Erfahrungen mit dem Bahnhof in Karlsruhe, so Ziegler im Begleitbrief, wolle man in Basel auf einen Fassadenwettbewerb verzichten.¹¹

Das Basler Baudepartement und die Stadtplankommission sind vor allem vom Fassadenvorschlag nicht angetan und empfehlen der Regierung, einen Wettbewerb unter Basler Architekten auszuschreiben. Dieses Ansinnen wird sodann unterstützt vom Architekten Karl Moser, seines Zeichens (auch) hochbautechnischer Referent bei der badischen Eisenbahnabteilung. Er wünschte, dass »von Basel aus Zeichnungen kämen, in welcher Weise die Fassadengestaltung beliebt würde«.¹² Im Januar 1907 liegen Wettbewerbsprogramm und Grundrisskonzept vor, ausgearbeitet von der Generaldirektion der Großherzoglichen Badischen Bahn. Rigide Vorgaben begrenzen den Spielraum zur Erfüllung der Auflage: »gefällig und wirkungsvoll sollen sich die Bauteile, die von drei Straßen aus gesehen werden können, präsentieren«.¹³

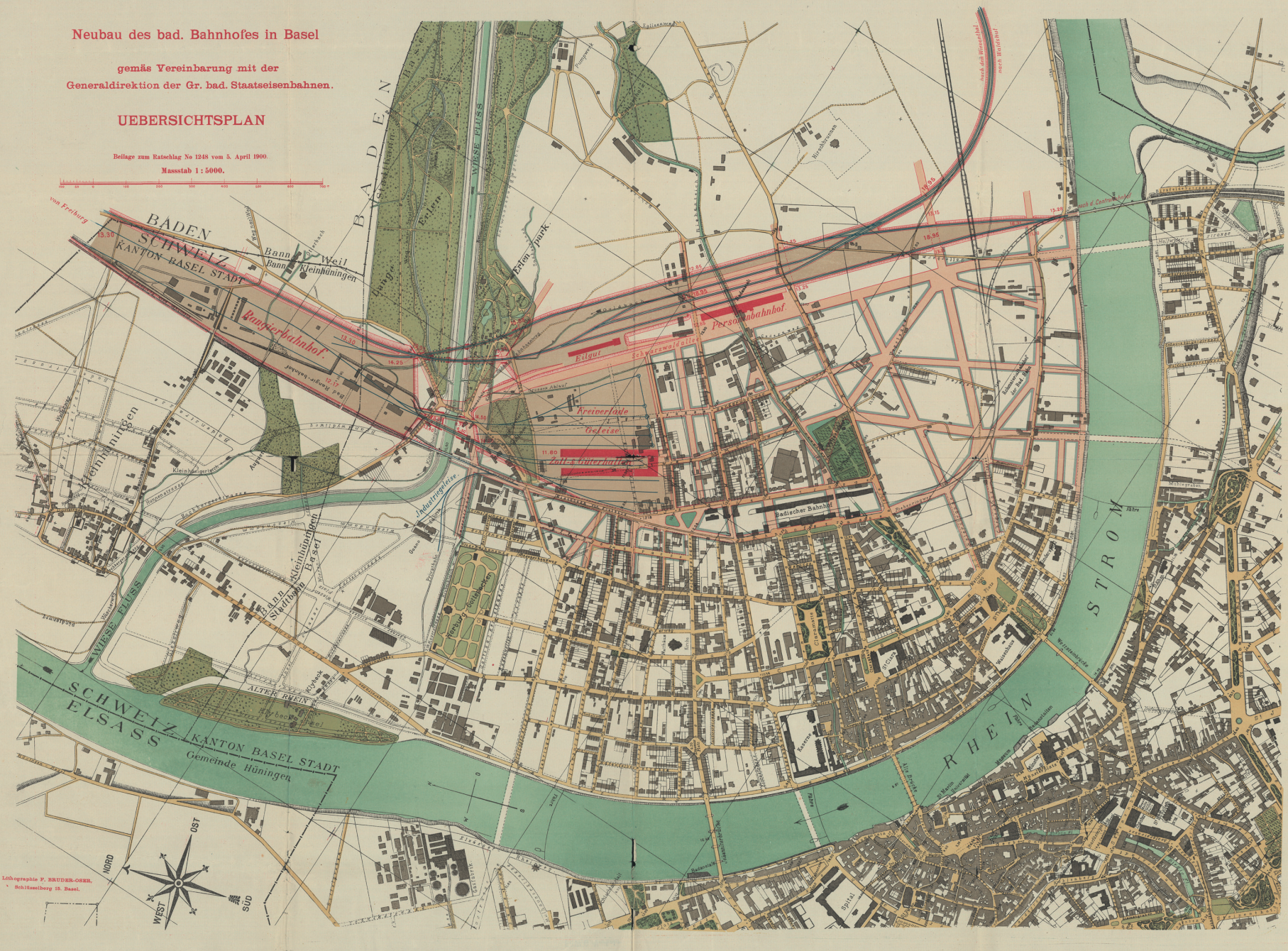
3 Bad. Bhf. Neubau als Durchgangsbahnhof, Projekt 1900 (Universität Basel, WWZ-Bibliothek & Schweizerisches Wirtschaftsarchiv)

Neubau des bad. Bahnhofes in Basel

gemäß Vereinbarung mit der
Generaldirektion der Gr. bad. Staatseisenbahnen.

ÜBERSICHTSPLAN

Beilage zum Ratschlag No 1248 vom 5. April 1900.
Mastab 1 : 5000.





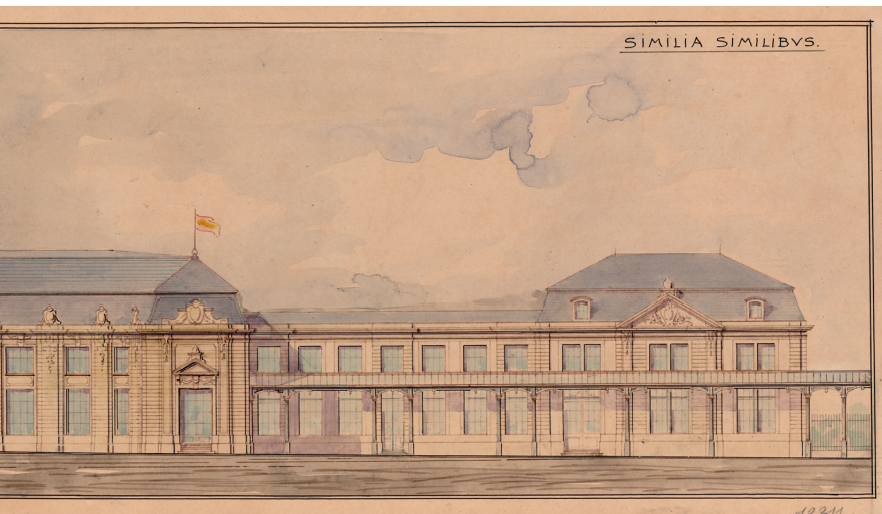
Tatsächlich werden für die »Konkurrenz zur Erlangung von Fassadenskizzen zum Aufnahmegebäude des neuen Badischen Bahnhofs in Basel« ausschließlich namhafte Architekten eingeladen. Dass diese auch teilnehmen, mag zunächst erstaunen, da der Grundriss der Anlage vorgegeben ist und sich der Entwurf ausschließlich auf die Ansichten zu beschränken hat. Hingegen gilt es zu bedenken, dass in jener Zeit bei Bahnhofswettbewerben auch für das Aufnahmegebäude öfters Personenflüsse und Raumfolgen genau festgelegt und damit die Grundrisse vorgegeben sind. Dies war bei dem 1903 von der Kreisdirektion II der neu gegründeten SBB ausgeschriebenen Wettbewerb für den Personenbahnhof in Basel auch so. Doch ist dort diese Einschränkung aus logistischer Sicht eher verständlich, da der Wettbewerb offen und international ausgeschrieben wurde.

Sicherlich lockte beim Badischen Bahnhof seine besondere städtebauliche Lage, vielleicht auch die für Basler Verhältnisse beinahe mondäne, großherzogliche Bauherrschaft. Ein wichtiger Grund waren auch zwei Persönlichkeiten im Preisgericht: Ritter und Gull. Hermann Ritter (1851–1918) war ein namhafter deutscher Architekt mit Schweizer Wurzeln sowie königlicher Baurat in Frankfurt am Main, Gustav Gull (1858–1942) ein bedeutender Architekt und Professor am Polytechnikum Zürich. Beide Herren dürften mit dem Regisseur im Hintergrund bekannt

gewesen sein: Karl Moser (1860–1936), bereits arrivierter Architekt (Curjel & Moser, Karlsruhe) und späterer Professor am Polytechnikum Zürich.¹⁴

Beim vorgegebenen Grundrisskonzept werden, wie bei Durchgangsbahnhöfen nicht zu vermeiden, alle Funktionen des Aufnahmegebäudes entlang den Geleisen aufgereiht. Dies wird noch gesteigert durch großzügig dimensionierte Schalterhalle, Zollanlagen, Wartesäle und ein Restaurant sowie den separaten Riehener Durchgang. Zusätzliche Nutzflächen werden sowohl für den Fürstenbau als auch für ein Polizeigebäude gefordert (letzteres wird später fallengelassen). Durch die Breite der Schwarzwaldallee und das Erfordernis eines minimalen Streifens Platz vor dem Aufnahmegebäude wird das Gebäude extrem lang. Ferner muss auf die drei einfallenden Straßenachsen und die ungefähre Lage des Riehener Tunnels (am südlichen Ende der Anlage) geachtet werden.¹⁵

Aus nicht gesicherten Gründen zieht die Badische Generaldirektion noch während der Bearbeitungszeit des Wettbewerbes den Grundriss zurück; das Verfahren wird jedoch zu Ende geführt, die Arbeiten werden bewertet. Im Bericht der Jury¹⁶ werden sechs Projekte folgender Fachleute beurteilt: E. Faesch; F. Stehlin; E. La Roche und A. Stähelin; J. Kelterborn, unter Mitwirkung von E. Erlacher; A. Romang; E. Vischer und Sohn. Die



Preisrichter¹⁷ geben bereits im ersten Satz des Gutachtens den Tarif durch: die Verfasser hätten sich »zu ängstlich an die Vorschriften des Programms gehalten«. Zuzufolge zeige »keines der Projekte eine durchweg befriedigende Lösung der Aufgabe«. Es folgt eine Kritik verschiedener betrieblicher Aspekte des Grundrisskonzeptes selbst. Vor allem finden die Experten, aus dem vorgegebenen Grundriss lasse sich kein ruhiger Aufriss entwickeln und keine »günstige Fassadenwirkung« erreichen. Es stellt sich daher die Frage, warum die Preisrichter überhaupt am Verfahren partizipierten. Kannte Gull vielleicht das Grundlagenprojekt nur unzureichend oder haben beide Experten die architektonischen und städtebaulichen Konsequenzen im Vorfeld selbst falsch eingeschätzt? Stellvertretend sind nachstehend vier der in der Konkurrenz eingereichten sechs Projekte etwas näher betrachtet:

Projekt »Similia similibus«¹⁸

Der Bericht hält unter anderem fest: »Das an und für sich schöne Hufeisenmotiv ist im Grundriss in so fern nicht durchgeführt, als auf der rechten Seite die erforderliche Gebäudemasse fehlt«. Damit ist der südliche Gebäudeteil mit dem Riehener Durchgang gemeint, wo auch die Verkehrsflächen (Pferdefuhrwerke) liegen

4 Architekt Fritz Stehlin, Wettbewerbsbeitrag 1907 (Staatsarchiv Basel-Stadt, Planarchiv N5)

und ein Ausweiten der Bautiefe nicht möglich ist. Der Bericht kritisiert jedoch nicht, dass (aus Gründen der Nutzungsarten und Raumfolgen) grundsätzlich der Versuch einer symmetrischen Anlage zum Scheitern verurteilt ist. Die Preisrichter unterlassen aber auch, auf die Qualitäten der Ausgeglichenheit der Fassade (Massivbau und Glasflächen), insbesondere der Schalterhalle hinzuweisen. (Abb. 4)

Projekt »Rechtsrheinisch«¹⁹

Die Preisrichter führen unter anderem aus:

»Die Fassade zeigt eine einheitliche großzügige Gliederung, wengleich auf die symmetrische Massenverteilung kein allzu großes Gewicht gelegt zu werden braucht und es aus diesem Grunde nicht unbedingt notwendig erscheint, den Polizeianbau dem Rheinischen Bahnhof anzugliedern. Das Hallenmotiv am Riehenbahnhof ist schön und kennzeichnet in glücklicher Weise das Gebäude als Verkehrszwecken dienend.«

Die Fassade ist in Bleistiftschraffur keck und kompetent gezeichnet; die Architektur bleibt jedoch im gewohnten Rahmen solider Geschäfts- und Wohnhäuser in Süddeutschland und der deutschsprachigen Schweiz. (Abb. 5)

Projekt »Terminus«²⁰

Das Gutachten besagt unter anderem:

»Der Verfasser ist bestrebt, die zu starken Vorsprünge der Risalite der Vorderfassade auszugleichen durch Anfügung des beachtenswerten Hallenmotivs an der Fassade, das in geschickter Weise auch zur Ver-

bindung des Polizeigebäudes mit dem Riehenbahnhof verwendet ist. Unnötig aufgetürmt ist der Mittelbau.«

Die mit leichter Hand skizzierte Fassade hat eine (für Basler Verhältnisse) ausgeprägte Tektonik und Ornamentik des Jugendstils. Eine gewisse Verwandtschaft zum Warenhaus »Globus« in Basel ist erkennbar.²¹ Hierin unterscheidet sich das Projekt von allen andern, welche stärker dem Historismus verpflichtet sind. (Abb. 6)

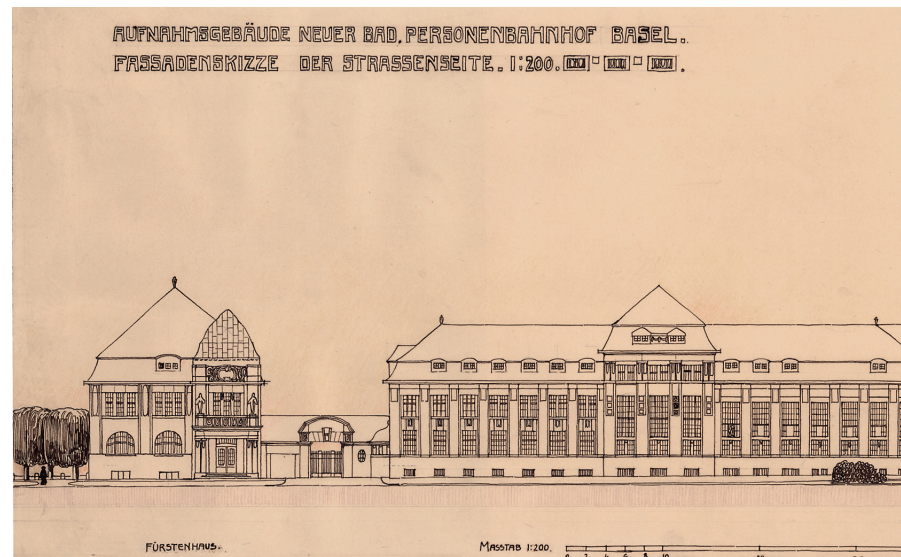
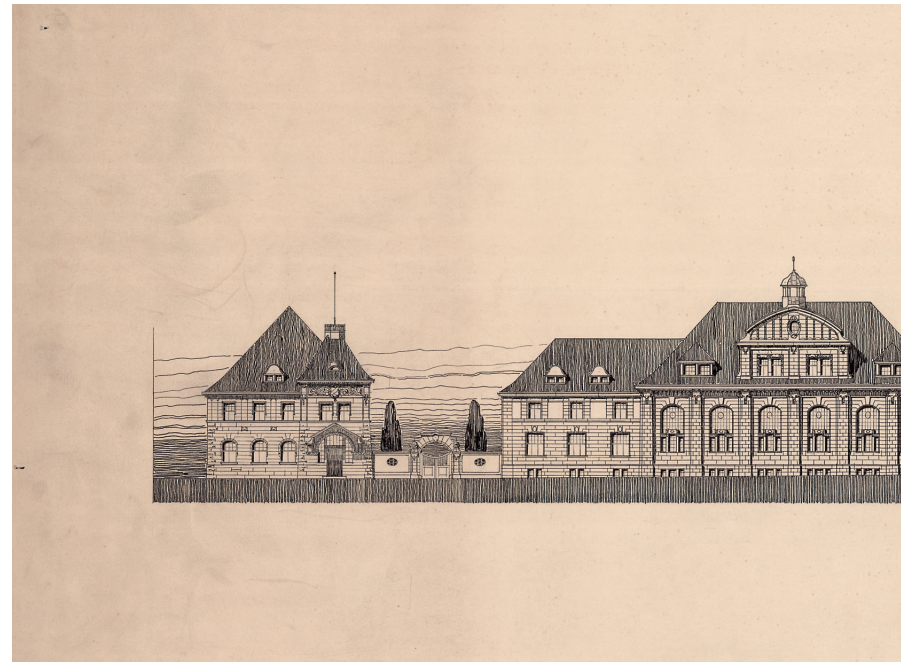
Projekt »Am Grenzwall«²²

Diesem Beitrag widmen die Preisrichter lediglich einen Satz. Der Vorschlag biete, »trotz der Einrückung der Mittelmotive in die Straßenaxen keine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Grundlage-Projekt«. In der erhaltenen Perspektive erhebt sich auf dem in nördlicher Richtung verschobenen Hauptzugang ein vierstöckiger Bahnhofsturm. (Abb. 7)

Für die Juroren war der Fall indessen klar:

»Von den 6 Projekten ist No. 4 »Rechtsrheinisch« als das Beste zu bezeichnen; dagegen kann dasselbe nicht als Vorlage für die Ausführung empfohlen werden, da demselben immerhin die eingangserwähnten Mängel anhaften.«²³

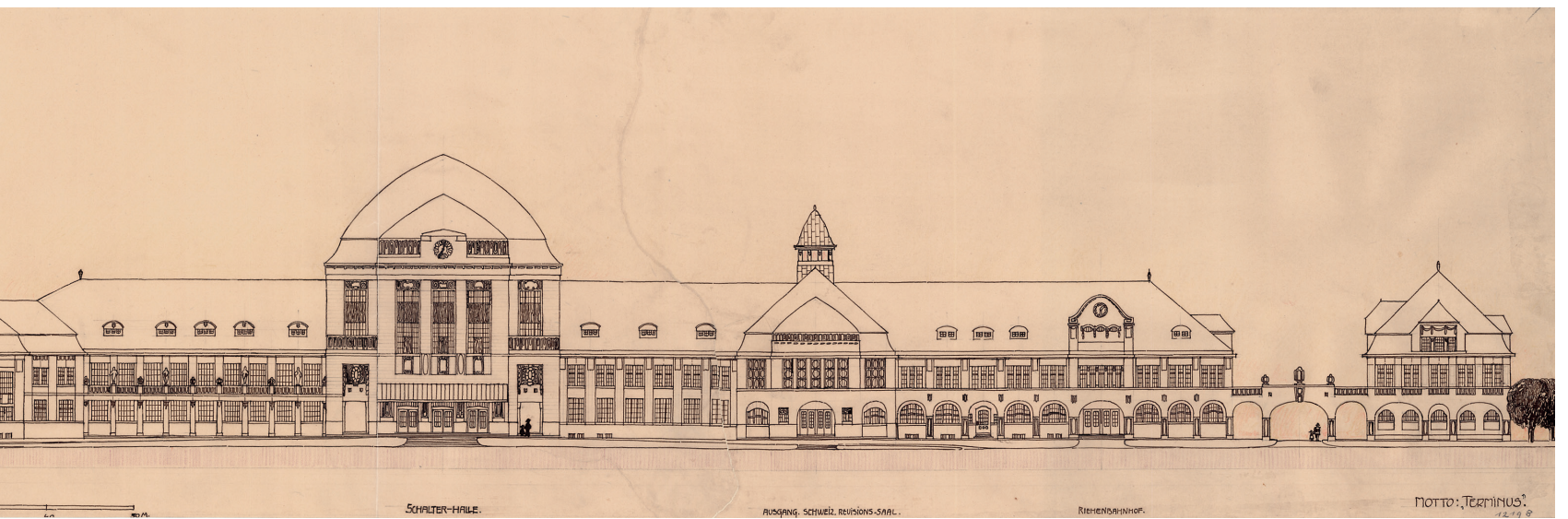
Damit ist die Kritik am Grundlagenprojekt der Großherzoglichen Badischen Bahn mitgemeint und die Jury produziert das, was heute im Wettbewerbswesen als ein »Scherbenhaufen« bezeichnet wird. Eine Bauherrschaft sucht ja nicht bloß ein Projekt, sondern auch einen Architekten. Da alle Teilnehmenden anerkannte Fachleute sind, hätte die Jury der Generaldirektion einfach »das Beste« empfehlen können, zusammen mit ihrer Kritik am Grundlagenprojekt und der Bereitschaft, auch künftig das Verfahren als Experten zu begleiten. Doch es kam anders; welche Gründe liegen vor?





5 Architekt Julius Kelterborn, mit Emanuel Erlacher, Wettbewerbsbeitrag 1907 (Staatsarchiv Basel-Stadt, Planarchiv N5)

6 Architekt Alfred Romang, Wettbewerbsbeitrag 1907 (Staatsarchiv Basel-Stadt, Planarchiv N5)



Unabhängig vom erratischen Verlauf dieses Wettbewerbes, ist – auch aus heutiger Sicht – kein wirklich überragender Beitrag festzustellen, obwohl sich die eingeladenen Architekten durch beeindruckende Projekte und Bauten ausweisen können. Doch ist auch die Zeit des Wandels vom Historismus zu anderen konstruktiven und architektonischen Leitbildern, die noch nicht greifbar sind, erschwert durch das teils heftige Zerwürfnis über den Jugendstil. Vielleicht war sie auch zu eng, diese Basler Seilschaft, zu routiniert und erfolgsverwöhnt, um den architektonischen Durchbruch zu schaffen.²⁴

Indessen tritt nun aufgrund der Empfehlung des Preisgerichts, es sei ein neues Projekt auszuarbeiten, »das in freierer Auffassung die betriebstechnischen Vorschriften erfüllt und dabei auch den ästhetischen Anforderungen besser Rechnung trägt«,²⁵ die Planung Badischer Bahnhof in die nächste Runde: Die Generaldirektion der Badischen Bahn beauftragt im Verlaufe des Jahres 1907 ihren bisherigen hochbautechnischen Referenten Karl Moser mit der Überarbeitung des Projektes. Das von den Preisrichtern heftig kritisierte Grundkonzept des Wettbewerbes stand offenbar wieder als Basis zur Verfügung. Jedenfalls wurde an der Disposition der Räume und Raumgruppen nichts wesentlich umgestoßen.

Mitte März 1908 liegt das Projekt Moser der Basler Regierung vor. Er verarbeitet wohl einzelne Baumassen und Bauteile der Wettbewerbsprojekte, geht jedoch im Aufbau seiner Fassade eigene Wege.²⁶ Mit seinem Entwurf anerkennt Moser gewissermaßen die außerordentliche Länge des Bauwerkes. Er vermeidet Symmetrie und verzichtet auf eine bewegte Baumasse. Eher beruhigt er den Baukörper durch eine entschlossene Horizontalität und ein relativ flaches, durchgehendes Walmdach. Dieses wird durchschnitten durch das höhere Tonnendach der Schalterhalle und durch einen Uhrturm in Achse der Clarastraße. Das repräsentative Restaurant wird durch einen vorstehenden hohen Halbzylinder akzentuiert.

Doch bevor mit der Ausführungsplanung begonnen wird, hat der Regierungsrat noch ein Problem mit der Materialisierung der Fassade. Er entscheidet sich gegen den verwegenen Vorschlag des Architekten, die Fassade in Sichtbeton auszuführen und dringt auf den bewährten und im Volke verwurzelten Haustein als

Verkleidungsmaterial. Diesem Wunsch wird vom Auftraggeber stattgegeben und das Eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigt mit dieser Auflage am 1. Dezember 1908 das Projekt.²⁷

Die Ausführungspläne liegen am 15. Januar 1910 vor. Wohl ist der Turm etwas höher geworden, aber das kühne Tonnengewölbe ist jetzt unter einem Quergiebel versteckt. Die Fassade wirkt weniger seriell; die gesamte Erscheinung etwas brav. Diese Fassung des Projektes wird Grundlage des Baubehrens und im Wesentlichen so erstellt.²⁸ Im Frühjahr 1910 wird endlich mit den Bauarbeiten des Aufnahmegebäudes begonnen, nachdem die Unterführungen und Geleiseunterbauten im nahen Umfeld längst erstellt sind. Das Gebäude wird in Mischbauweise errichtet, Fundamente und versteifende Wände in Eisenbeton, Ausfachungen und nichttragende Wände in Backstein, die hohen Dachkonstruktionen in Stahlbindern, die restlichen Dachgerüste und Decken in Holzbalken. Eine Besonderheit ist die Kassettendecke als betonierte Tonne über der Schalterhalle; durch einen Brand der Schalung werden diese Arbeiten verzögert. Die Außenfassade ist in Naturstein ausgeführt. Am 11. September 1913 kann die Einweihungsfeier stattfinden; wenige Tage danach wird das Aufnahmegebäude in Betrieb genommen.

Badischer Bahnhof: Konstruktion, Raumgefüge und Gebäudehülle

Das gestreckte Gebäude ist in drei augenfällige Baumassen gegliedert: die mittlere giebelständige Fassade als Haupteingang mit dahinter liegender Schalterhalle, rechts davon der stattliche Turm mit dem Eingang zum Riehener Perron, links davon der markante Halbzylinder, welcher das Restaurant I. Klasse birgt. (Abb. 8) Wesentlich niedriger, von Hofmauer und Garten gefiltert, liegt der eingeschossige, symmetrische Fürstenbau. Vor- und Rücksprünge des Volumens sind zusammengefasst durch einen erhöhten Vorbereich mit Treppen und Rampen, weitgehend überdeckt durch ein leichtes Vordach aus Glas auf massiven Stützen oder eine offene Pergola. (Abb. 9)

Hinter dem massiven Aufnahmegebäude stützt eine kräftige Mauer die hochliegenden Perronbauten. Darüber wölbt sich



7 Architekten La Roche, Stähelin & Cie., Wettbewerbsbeitrag 1907 (Staatsarchiv Basel-Stadt, Planarchiv N5)

eine Serie von Bahnsteighallen aus Stahl und Glas, deren Länge diejenige des Empfangsgebäudes noch übertrifft. Vom Vor-
gelände des Bahnhofes – Bahnhofplatz kann dieser lange Stra-
ßenraum kaum genannt werden – sind diese bemerkenswerten
Hallenkonstruktionen nicht einsehbar. Sie kommen jedoch in
perspektivischer Sicht voll zur Geltung und wirken in ihrer
Struktur vor allem im Innern auf den Perrons. (Abb. 10)

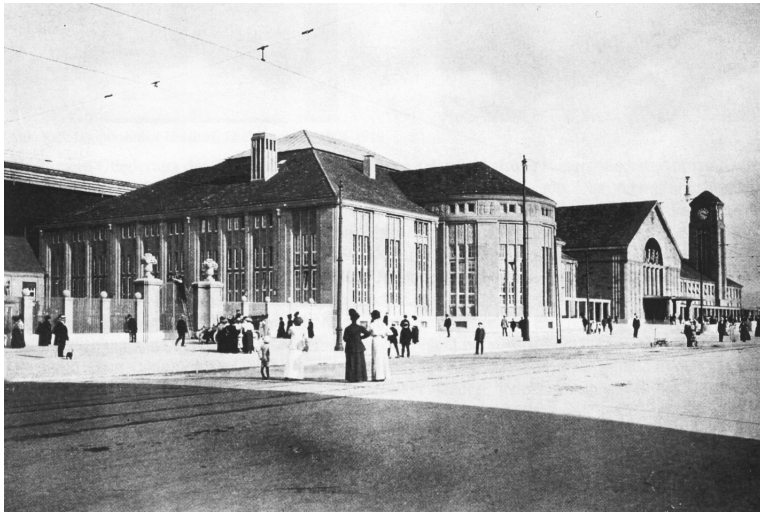
Maßstabsgerechte Skulpturen und Reliefs unterstützen die
Tektonik des Baukörpers. Karl Moser empfiehlt hier mit Nach-
druck jüngere, in ihrer Auffassung ihm nahe stehende Künstler
für Aufträge am Bau: Oskar Kiefer (1874–1938), ein bekannter

Bildhauer aus Karlsruhe, wird beauftragt, die vier Statuen zu
schaffen, welche wie Säulenheilige auf den kolossalen Stützen
vor der verglasten Eingangshalle stehen. Die Figuren versinn-
bildlichen jedoch die vier Elemente Feuer, Wasser, Luft und Erde;
sie rhythmisieren in ihrer leicht bewegten Haltung die verglaste
Fassadenhaut dahinter. Vom selben Künstler stammen auch das
Merkur-Relief im Giebeldreieck und der entrückte Brunnen im
Fürstengarten. Der Basler Bildhauer Carl Burckhardt (1878–1923)
schafft zwei Skulpturen von Mensch und Tier, die in ungestümer
Kraft aufeinander bezogen sind. In den Vordergrund gerückt
und spiegelbildlich vor dem monumentalen Haupteingang des



8 Außenansicht von Südwesten, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)

9 Außenansicht von Nordwesten, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)



Bahnhofs platziert, verkörpern sie zwei ungleiche Flüsse: den Rhein (Pferd und Mann) und die Wiese (Stier und Weib).

Aufgrund der Originalpläne²⁹ (Abb. 12), der neu erstellten Pläne³⁰ (Abb. 13) sowie der historischen Fotos lässt sich der Zustand bei Eröffnung des Bahnhofes rekonstruieren. Doch die entscheidende Stimmung, die Ausstrahlung des frischen Bauwerkes würde fehlen, hätte nicht Hans Bernoulli, angesehener Architekt genossenschaftlichen Bauens, seine Eindrücke minutiös schriftlich festgehalten. Mitunter kommt er dabei ins Schwärmen:

»Die Architektur so unhistorisch als möglich, das Eisenwerk ohne jede Zierform, bloß durch Farbgebung dem Gesamtbau eingeordnet. [...] Die Beschränkung des ornamentalen Schmuckes auf einige wenige Teile sichert diesen eine kostbare und besondere Erscheinung.«³¹

Obwohl als kompromissloser Fachmann bekannt, sind selbst für Bernoulli beim Fürstenbau historische Bezüge gestattet:

»Ein Portal, das an alte Schlosseingänge erinnert, ein Brunnenhof dahinter, als bescheidener und zierlich durchgeführter Zwischenbau das Empfangsgebäude des Fürsten. [Abb. 11] Noch fehlt der linksseitige Abschluss des Brunnenhofes, eine dicke Kastanienpflanzung, die notwendige Ergänzung des Idylls.«³²

Es erstaunt, dass Bernoulli nicht erkennt, dass dort nicht bloß ein paar Bäume fehlen, sondern ein präzise gesetzter Baukörper als Raumabschluss. Er konnte nicht ahnen, welche fatalen Folgen dies später haben würde.³³

Durch das Hauptportal im Giebelbau erreicht man die monumental angelegte Schalterhalle. Sie hat eine Bodenfläche von rund 24 x 29 Metern; die Scheitelhöhe des Tonnengewölbes misst ab Boden rund 16 Meter. Das Gewölbe ruht auf dem Gesims einer Seitenwand von ca. vier Metern Höhe. Die Giebelseiten der Halle sind großflächig verglast. Gegenüber dem Haupteingang befinden sich die Fahrkartenschalter und die Wechselstube des Schweizerischen Bankvereins. Rechts liegen das Bureau für besondere Fahrscheine, das Auskunftsbureau und das Fundbureau. Links und rechts des Windfanges mit den schweren Türen aus

dunklem messingbeschlagenen Holz sind zwei Kioske für Obst und Blumen sowie Bücher und Zeitungen platziert.

Hans Bernoulli ist beeindruckt vom starken Raumeindruck der Halle:

»Eine mächtige Tonne überspannt den Raum, ihm die knappsten und klarsten Formen verleihend. Die Schalter und Verkaufsstände sind nicht als leichtes Mobiliar, sozusagen nachträglich, eingebaut, sondern bilden in ihren dunklen Massen integrierende Bestandteile des Raumes. Die leicht kassettierte Tonne zeigt ihr Material, einen schönen gekörnten dunkelgrauen Beton.«³⁴

Zu Recht ist Bernoulli angetan von Material und Qualität der Oberflächen:

»Die Schaltereinbauten und mit ihnen die Wände des Raumes ringsum bis zu *einer* Höhe³⁵ sind aus einer homogenen Masse hergestellt, die bisher noch kaum zur Anwendung gelangt ist, ein geschliffener Vorsatzbeton mit Basalteinlagen.«³⁶

Der Fußboden ist hier und in weiteren öffentlichen Räumen aus großformatigen Granitplatten gelegt. Die Ausstattung ist sorgfältig konzipiert und detailliert; Bernoulli notiert:

»Die Zugänge zu den Schaltern mit den festen, wohlgeformten Tischchen, die Abrundung der Ecken an den Durchgängen, die Anordnung der Schriften, der Rahmen für Anschläge, die Platzierung und ornamentale Durchbildung der Uhr, die Konzentration der künstlichen Lichtquelle auf einen Punkt, all das dient dem Raum.«³⁷

Tatsächlich strahlt ein Kugelleuchter mit unzähligen, in Reflektoren gefassten Glühbirnen sternförmig in den wohlproportionierten Raum. (Abb. 14) Dies muss bahnbrechend gewirkt haben zu einer Zeit, als vielerorts nachts noch Gaslampen brannten.

Die nördlich anschließende Zollhalle beherbergt die Gepäckannahme und die deutsche Zollabfertigung. (Abb. 15) Die großflächigen, hohen Fensteröffnungen an der Westseite ergeben einen angenehmen und ausreichenden Lichteintrag. Die

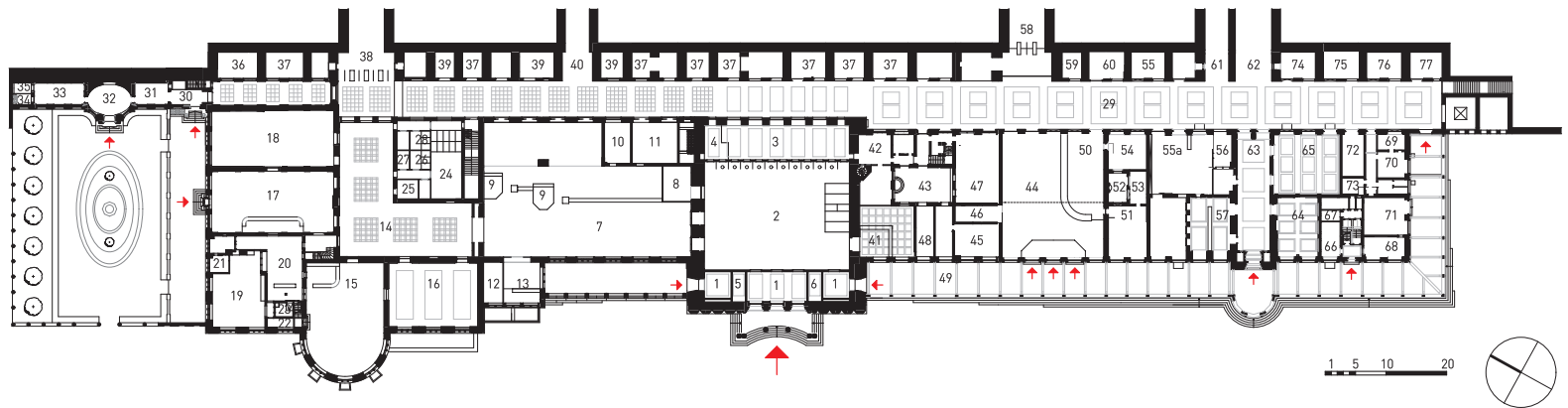


10 Innenansicht Perronhallen, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)

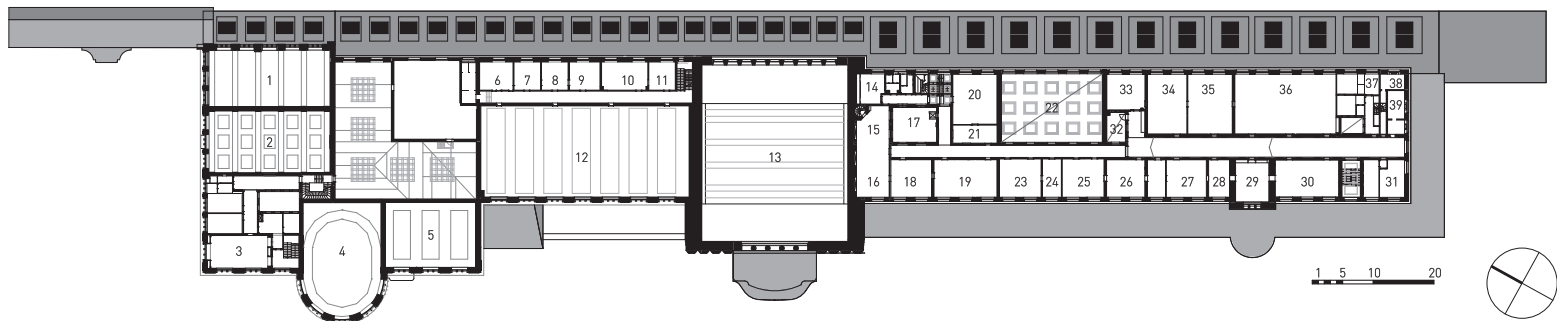
11 Außenansicht Fürstenbau mit Garten, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)



12 Aufnahmegebäude, Grundriss Erdgeschoss (oben) und Obergeschoss (unten), Publikationsplan von 1913 (Umsetzung historischer Plankopien in digitale Pläne, durch Fierz Architekten AG)

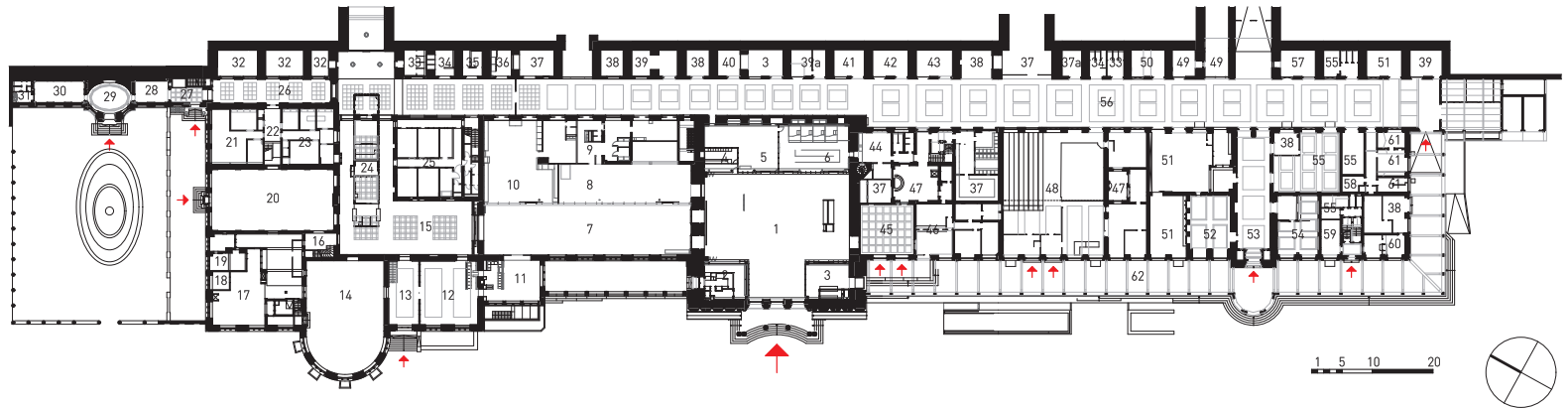


Legende: 1. Windfang; 2. Schalterhalle; 3. Fahrkartenausgabe; 4. Geldwechsler; 5. Obst und Gemüse; 6. Bücher und Zeitungen; 7. Deutscher Revisionsaal; 8. Raum für nicht abgefertigtes Handgepäck; 9. Expressgüter; 10. Zollbeamte; 11. Handgepäck; 12. Untersuchungsraum; 13. Kleinverkehr; 14. Deutscher Durchgang; 15. Restauration I. und II. Klasse; 16. Warteraum I. und II. Klasse; 17. Restauration III. Klasse; 18. Warteraum III. Klasse; 19. Kochküche; 20. Spülküche; 21. Kupfer; 22. Fischraum; 23. Kühlraum; 24. Große Abortanlage; 25. Friseur; 26. Männeraborte; 27. Wärterin; 28. Frauenaborte; 29. Tiefliegender Gang; 30. Gang; 31. Vorraum; 32. Erstes Fürstenzimmer; 33. Zweites Fürstenzimmer; 34. Waschraum; 35. Kabinett; 36. Diener und Gepäck; 37. Stationsamt; 38. Personentunnel; 39. Deutsche Post; 40. Gepäcktunnel; 41. Auskunft; 42. Aufsicht; 43. Hof; 44. Hauptausgang von Deutschland; 45. Stationskasse; 46. Handgepäck; 47. Deutsches Gepäck; 48. Zahlraum; 49. Glasgedeckter Gang; 50. Schweizer Revisionsaal; 51. Zollbureau; 52. Hof; 53. Untersuchung; 54. Zollunterbeamter; 55. Schweiz. Post; 55a Schweiz. Dienstraum; 56. Postbeamter; 57. Schalter; 58. Personentunnel II; 59. Aborte für Frauen; 60. Aborte für Männer; 61. Gepäcktunnel II; 62. Personentunnel III; 63. Riehen-Durchgang; 64. Bureau; 65. Schweizer Warteraum; 66. Polizei; 67. Polizeizelle; 68. Polizeiinspektor; 69. Vorraum; 70. Arzt; 71. Krankenzimmer; 72. Desinfektor; 73. Hof; 74. Fahrkartenausgabe nach Riehen; 75. Aborte für Männer; 76. Aborte für Frauen; 77. Gepäckträger

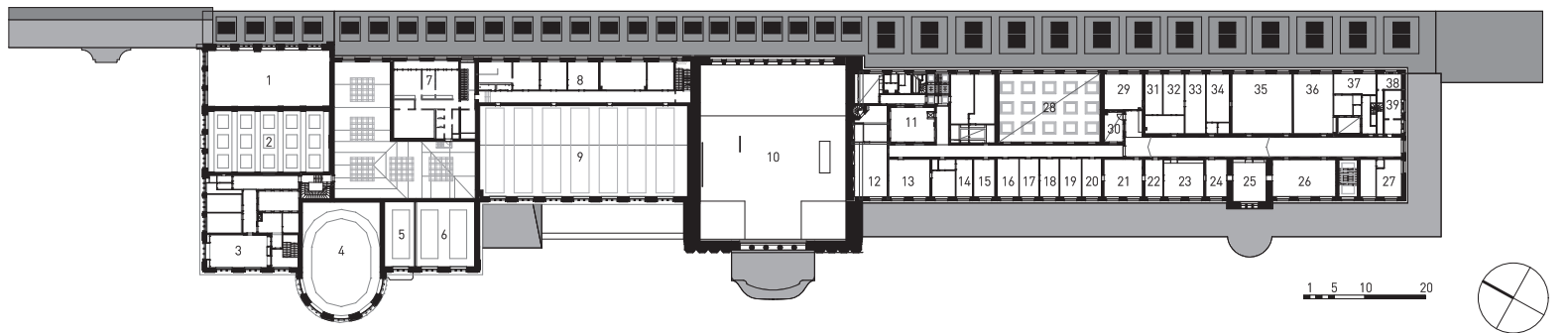


Legende: 1. Warteraum III. Klasse; 2. Restauration III. Klasse; 3. Speisesaal; 4. Restauration I. und II. Klasse; 5. Warteraum I. und II. Klasse; 6.–7. Bahnmeister; 8.–9. Hochbau-Bahnmeister; 10.–11. Zollbüro; 12. Luftraum Deutscher Revisionsaal; 13. Luftraum Schalterhalle; 14. Amtsdienner; 15. Fahrkarten; 16. Diensträume des Stationsamtes; 17. Hof; 18.–24. Diensträume des Stationsamtes; 25.–28. Diensträume der Betriebsinspektoren; 29.–31. Diensträume der Bahnbauinspektion; 32. Hof; 33. Diensträume der Betriebsinspektoren; 34.–35. Diensträume der Bahnbauinspektion; 36. Telegraphenbüro; 37. Telephonzellen für das Publikum; 38. Aborte für Frauen; 39. Aborte für Männer

13 Aufnahmegebäude, Grundriss Erdgeschoss (oben) und Obergeschoss (unten), Zustand 2010 (Umsetzung historischer Plankopien in digitale Pläne, durch Fierz Architekten AG)



Legende: 1. Schalterhalle; 2. Bistro/Cafe; 3. Blumenladen; 4. Service Point; 5. Reiseland; 6. Reisezentrum; 7. Ladenpassage; 8. Detailhandel; 9. Nebenräume Detailhandel; 10. Presse und Literatur; 11. Bar; 12. Restaurant; 13. Foyer Restaurant; 14. Saal I Gare du Nord; 15. Durchgang; 16. Treppenhaus; 17. Küche Gare du Nord; 18.–19. Lager Gare du Nord; 20. Saal II Gare du Nord; 21. Kantonspolizei; 22. Treppenhaus; 23. Grenzwanne; 24. Zollstation; 25. Zollbüros; 26. Fürstengang; 27. Gang; 28. Administration; 29. Repräsentation; 30. Honorarkonsul; 31. WC; 32. Disponibel; 33. WC Damen; 34. WC Herren; 35. IV WC; 36. Schliessfächer; 37. Lager; 38. Leer; 39. BRG; 39a. BRG Lager; 40. DB Station&Service; 41. DB Verkehr Lager; 42. DB Station Hebebühne; 43. Ladestation; 44. Pausenraum; 45. Gepäckschließfächer; 46. Travel Change; 47. Hof; 48. Förbacher Theater; 49. Lager Theater; 50. Lager; 51. Schweizer Post; 52. Schalterhalle Schweizer Post; 53. Durchgang Riehener Tunnel; 54. Western Union; 55. DB AG; 56. Tiefliedender Gang; 57. Stadtpolizei; 58. Hof; 59. BSW; 60. Carlson Wagonlit; 61. Lager Bistro/Cafe; 62. Glasgedeckter Gang



Legende: 1. Luftraum; 2. Luftraum Saal II Gare du Nord; 3. Besprechungsraum; 4. Luftraum Saal I Gare du Nord; 5. Luftraum Foyer; 6. Luftraum Restaurant; 7. Dienstraum; 8. Büros; 9. Luftraum Ladenpassage; 10. Luftraum Schalterhalle; 11. Lichthof; 12.–25. Büros; 26. Besprechungsraum; 27. Büro; 28. Luftraum Theater; 29. Büro; 30. Lichthof; 31.–34. Büros; 35. Besprechungsraum; 36.–37. Büros; 38. Damen Toilette; 39. Herren Toilette

folgenden Durchgangsräume haben dunkelgrau gesprenkelte Wandverkleidungen aus Kunststein. Oberhalb des Gesimses sind die Wandpartien hell gestrichen; die Deckenflächen durch große quadratische Oberlichter aufgebrochen.³⁸ (Abb. 16) Hans Bernoulli freut sich auch, dass die sonst bekritzelten und verunstalteten Plakate hier unter Glas als wohlgeordneter Wand schmuck erscheinen:

»Der Architekt hat es durchzusetzen gewusst, dass auch in Zukunft alle Plakate im Bau unter Glas und Rahmen gesetzt werden, so dass auf alle Zeiten der heitere und saubere Eindruck dieser von Menschen durchströmten Gänge gewahrt bleibt.«³⁹

Entlang dem rechtwinklig geknickten Durchgang sind für die wartenden Reisenden dienende Räume angeordnet: im äußeren Bereich fächern sich beachtliche Warteräume und Restaurants, jeweils getrennt nach I. und II. Klasse einerseits und III. Klasse andererseits; im inneren Bereich die klassenlosen Toiletten und der Coiffeur. Bernoulli würdigt die Gestaltung dieser Innenräume trefflich. Der Wartesaal der I. und II. Klasse ist für ihn

»ein Raum, dessen Physiognomie vor allem durch die mächtigen, hochlehnigen, festeingebauten Sophas gegeben ist. [Abb. 17] Die Wand über diesen Holzeinbauten besteht aus rot gefärbtem Putz mit einer diskreten Felderteilung. Auf dem etwas rauhen Material wirken die zierlichen Beleuchtungskörper doppelt kostbar.«⁴⁰

Das Restaurant I. und II. Klasse

»weist eine schöne Täfelung von graubrauner Tönung auf; die hochlehnigen schwarzen Stühle setzen sich in schönen Gegensatz zu den helleren Wänden. Der Lichteinfall durch den halbrunden Vorbau hat etwas Festliches [Abb. 18]. Auch hier wieder muss man die Durchbildung der Einzelheiten, besonders an der Anlage des Buffetts, die Anordnung der Heizkörper, die Plazierung der Tische bewundern.«⁴¹

Eine Eigentümlichkeit des Grundrisses ist, dass ausgerechnet Wartesaal und Restaurant der III. Klasse einen Blick in den Fürstengarten gestatten, ja dem Restaurant sogar Zugang zur

Terrasse ermöglicht wird! Das Interieur beider Räume beschreibt Bernoulli wie folgt, zunächst das Restaurant III. Klasse:

»Die Bekleidung des Ausschanktisches und des anstossenden Fussbodens in Marmor, die Durchbildung des Ausschanks im einzelnen, zeigt wieder die sorgfältige Hand, die es nicht verschmäht, das scheinbar Untergeordnete dem Eindruck des ganzen dienstbar zu machen [Abb. 19]. Die Wände sind durch Einteilungen aufgelöst, jeden Schmuckes an Bildwerk oder Ornament bar, doch beruhigend und freundlich in der Wirkung.«⁴²

Vergleichbar funktionsbezogen, auch etwas spartanisch im Ausdruck ist der daneben liegende und mittels Tür verbundene Wartesaal III. Klasse (Abb. 20). Bernoulli:

»Die Aufstellung der festen Bänke, die sich hier dunkel, fast schwarz von der helleren Wand abheben, ist von so einleuchtender Zweckmässigkeit und dabei so ansprechend, dass wir sie wohl bald in andern Bahnhöfen wieder antreffen werden.«⁴³

Hinter diesen Räumen liegt der Zugang zu den Perrons. Ein Stichgang führt zum Fürstenbau, der sich an die Stützmauer anlehnt und in den Gartenhof mit Brunnen und Skulptur blickt. Der Fürstenbau ist als eine Art VIP-Lounge für Blaublüter gedacht; ein Angebot, das aber wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges hiefür kaum benützt wird. Der kompositorisch zweifellos kompetente, jedoch zitatenreiche historistische Bau wird von Bernoulli in keiner Weise hinterfragt:

»In der Achse des erwähnten Brunnenhofes liegt das ovale Vestibül mit Stuckmarmor in harmonischen Tönen bekleidet, links schliesst sich ein dunkelroter Salon an von strenger Haltung, auf der andern Seite eine kleine Garderobe, an deren Ausbildung man den vielerprobten Architekten so manchen schönen Wohnhauses erkennt.«⁴⁴

Die südlich der Schalterhalle angrenzenden Räume umfassen den Hauptaussgang von Deutschland sowie diverse Gepäck-, Kontroll- und Kassenräume. Der restliche Teil des Aufnahmegebäudes, zur Riehenstraße hin, bildet einen Bahnhof für sich.

Er dient dem Verkehr von und nach der Schweiz sowie der Verbindung nach Riehen, einer Station der Wiesentalbahn. (Abb. 21) Den ausdrucksstark in die Achse des Turmes gelegten »Riehen-Durchgang« benützen die Reisenden in beiden Richtungen. Der Passage sind eine Filiale der »Schweizerischen Post« und ein »Schweizer Warteraum« angegliedert. Letzterer zeige, so Bernoulli,

»das Problem der festen Sitzreihen wieder in neuer, ausserordentlich origineller Weise gelöst. Zwischen den Sitzen sind vorspringende Tische eingebaut; alle Einbauten wiederum in einer Höhe gehalten, so dass auch hier der verhältnismässig kleine Raum leicht und freundlich wirkt.«⁴⁵

Im Obergeschoss befinden sich Büros, Dienst- und Aufenthaltsräume für das Personal. Bernoulli beobachtet:

»Die Behandlung des Fussbodens, eine läuferartig angewandte Linoleumeinlage, die Anordnung der steinernen Türgewände in diesen Korridoren, die Dienstreppen, wo zwischen gleichmässigen Putztönen das eiserne Geländer den einzigen, um so wirksameren Reichtum darstellt, der Lichthof vor der Stationskasse, in der die Auszahlung der Bahnarbeiter erfolgt, die Fassung der Oberlichter des zwischen Bahnkörper und Empfangsgebäude eingeschobenen Korridors, die eiserne Zollschanke,

14 Schalterhalle mit Leuchter, Foto 1913

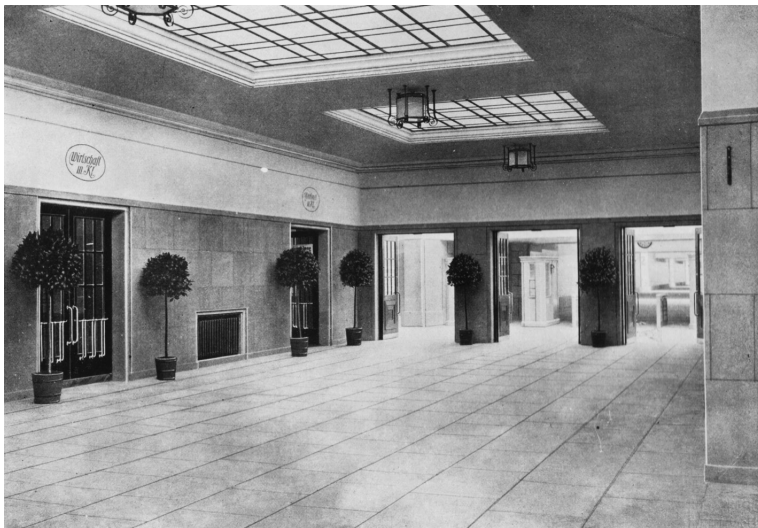
(aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)





15 Zollhalle, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)

16 Durchgang zur Unterführung, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)



das alles zeigt, dass kein Raum »vergessen« worden, dass überall mit Geschmack und Überlegung das Notwendige geschaffen worden ist.«⁴⁶

Die sichere Erschließung des deutschen Bahnhofes auf Schweizer Boden bedingt die Anlage von drei Personen- und zwei Gepäcktunnels, sowie einem Eilguttunnel. Weitere Stollen mit Aufzügen dienen den Gepäckträgern, sowie dem Post- und Eilgutverkehr. Der südlichste Personentunnel dient als Ein- und Ausgangspassage für den ausschließlich schweizerischen Verkehr. Die großzügige Weite der Personentunnels beträgt 6 Meter und ihre lichte Höhe 2,65 Meter. Die Decken dieser Tunnels bestehen unter den Geleisen aus einbetonierten Doppel-T-Trägern und unter den Bahnsteigen aus Eisenbetonkonstruktionen.

»An der Perronsperre endigt der Wirkungskreis des Architekten. Es beginnt das Reich des Ingenieurs, das hier auch in ästhetischer Beziehung als außerordentlich wohl geraten bezeichnet werden muß.«⁴⁷

Die Perronhalle besteht aus fünf Hallenschiffen. In einem Achsabstand von 12,5 Meter stehen Vier- und Dreigelenkbogen aus Stahl, die bei drei Hallen eine Stützenweite von 20 Meter und bei zweien eine von 24 Meter erreichen. Die beiden ersten, breiteren Hallenschiffe weisen eine Länge von 300 Meter, die übrigen von 270 Meter auf (Abb. 22). Die Hallendächer sind mit einem eingedeckten Eisengerippe versehen, das im First jedoch verglast ist und ausreichend natürliches Licht auf die Bahnsteige wirft (Abb. 23). Die außerhalb beziehungsweise in Verlängerung der Hallen liegenden Perrons sind durch flache, etwa hundert Meter lange W-förmige Dächer auf zweistieligen Stahlrahmen geschützt.

Planverfasser der Hallen und ausführende Firma ist die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG. Ausführungen ähnlicher Art wie in Basel sind die von M.A.N. erstellten Hallen in Bad Homburg, Bad Ems, Frankfurt Süd und Karlsruhe. Eine bemerkenswerte Bahnhofshalle dieser Firma steht auch in Bangkok. Für andere Bauten, Unter- und Überführungen auf dem Areal der Badischen Bahn ist die Alb. Buss & Cie. in Wyhlen (Baden) verantwortlich. Das Unternehmen für Eisenbahn-, Tunnel-, Wasser- und Brückenbau betreut auch Objekte in der

Schweiz, in Italien und Österreich. Beim Badischen Bahnhof kann als ebenbürtiges Gegengewicht zum Aufnahmegebäude von Karl Moser sicherlich die Bahnhofshalle von M.A.N. betrachtet werden. Bernoulli fasst knapp und anerkennend zusammen:

»Die eisernen Hallen über den Bahnsteigen sind von guten Verhältnissen, gesund und ohne jede spielerische Zutat.«⁴⁸

Karl Moser: Architekt an der Schwelle zur Moderne

Im Rahmen dieser Würdigung wird auf Leben und Werk von Karl Moser nur soweit eingegangen, als es dem architektonischen Verständnis des Badischen Bahnhofes förderlich sein kann. Falls der Bericht zusätzlich Mosers Selbstverständnis sowie sein Bild der Moderne etwas erhellen kann, wäre dies ein glücklicher Zufall.⁴⁹

Falls in Musik, bildender Kunst und Architektur der Zeitpunkt eines schöpferischen Aktes, einer stilistischen Neuerung wesentliches Kriterium sein soll, bieten sich hier Möglichkeiten einer Einordnung an. Denn immer wieder berufen sich Kunstschaffende und Kunstkritiker in Werken und Manifesten auf die Innovation, den Durchbruch, die Avantgarde. Zur hier angesprochenen Problematik könnten Fragen beispielsweise lauten:

Welche Bahnhöfe werden zwischen, sagen wir, 1900 und 1912 geplant oder gebaut und müssen dem bestens informierten Karl Moser bekannt sein?

Welche andersartigen Bauwerke entwirft und realisiert Karl Moser in welchem Lebensalter im Vergleich zu andern maßgebenden Architekten?

Betätigungsfeld Bautyp Bahnhof

Das Aufnahmegebäude eines Bahnhofes ist meist symmetrisch konzipiert und erinnert an die Westfassade von Kirchen oder an den Prospekt fürstlicher Schlösser. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts dienen unter anderem malerische Rathäuser



17 Wartesaal I. und II. Klasse, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A.G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)

18 Restaurant I. und II. Klasse, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A.G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)





19 Restaurant III. Klasse, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)

20 Wartesaal III. Klasse, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)



als Gestaltungsmotiv für Bahnhöfe. Nicht selten sind Letztere asymmetrische Kompositionen aus Hauptbaukörper mit Steildach, Quergiebelvorbau mit hohem Bogenfenster sowie helmbewehrtem Turm. Diese massiven Aufnahmegebäude sind mit Naturstein verkleidet, in Backstein verblendet oder verputzt. Leibungen und Gesimse sind in Natur- oder Kunststein gefasst.

Die Architektur zur Zeit der Planung des Badischen Bahnhofes ist geprägt vom allmählichen Verblässen des Jugendstils, der in der Gebrauchskunst zeitweilig als Mittel zur Überwindung des übermächtigen Historismus gesehen wird. Gleichzeitig sind geläuterte Konstruktionen und architektonische Leitbilder für ein anderes, vielleicht rationaleres oder technisiertes Bauen noch nicht manifest. Welche Gestalt soll denn dieses Amalgam haben, integriert in die städtische Bauordnung und konform mit der gerne zitierten öffentlichen Meinung?

Um die Eigenständigkeit der Gestalt, den Grad der Entfernung vom Historismus, die sogenannte Sachlichkeit beziehungsweise den freien Umgang mit Struktur und Ornament beim Badischen Bahnhof zu vergleichen, bieten sich einige Bauwerke des gleichen Bautyps an. Gelegentlich wird der Hauptbahnhof von Helsinki (1905–1914) von Eliel Saarinen als mögliche Vorlage genannt. Der bekannte Architekturkritiker Stanislaus von Moos sieht hier Parallelen; er weist auf den Bau hin, »der ohne Zweifel dem Badischen Bahnhof als Vorbild gedient hat [...] mit seinem nicht weniger gralsartigen, abgestuften Portal – und seinem nicht minder knospenartig aufwachsenden Turm«.⁵⁰

Natürlich ist der Hauptbahnhof Helsinki (ebenso) ein Konglomerat verschiedener Baumassen. Auch hier wird die Giebelfassade von vier kolossalen Figuren flankiert, welche immerhin kugelförmige Leuchter tragen. Sonst hat die prachtvoll komponierte Architektur aus Ziegelstein und kunstvoll geformter Kupferbegrenzung mit unserem Objekt wenig zu tun. Im Übrigen baute Saarinen hier einen Kopfbahnhof auf einem genial gefügten, asymmetrischen Grundriss.

Zeitgleich mit dem Badischen Bahnhof wird der Hauptbahnhof von Karlsruhe (1906–1913) von August Stürzenacker erstellt. Das Aufnahmegebäude des Durchgangsbahnhofes ist ein langer Baukörper mit Mansardwalmdach. Etwa in der Mitte der nur auf den ersten Blick symmetrischen Fassade liegt ein fünfeckiger

Quergiebel. An dessen Sockel lagern zwei würfelförmige trutzige Vorbauten, dazwischen das auskragende Stahl- und Glasdach, das den Eingang markiert. Die Fensteröffnungen sind rechteckig, Bogenfenster werden nicht verwendet. Die Ornamentik der Giebelwand ist rechteckig und lässt die innen liegenden Kassetten des Tonnengewölbes über der kreuzförmigen Halle erahnen.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof (1913–1927) erstellt von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Schoeler beruht auf einem Wettbewerb (1911), den die Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen ausgeschrieben hatten. 70 Entwürfe gehen ein, den ersten Platz belegen die beiden genannten Architekten. Die kriegsbedingte lange Planungs- und Ausführungszeit bringt auch verschiedene Änderungen in Konzept und Gestalt. So wird der anfangs mittig gestellte Turm an die Südseite verschoben. Die klare stereometrische Komposition massiver Volumina bleibt indessen erhalten. Statt geschmückt, wird die gesamte Gebäudehülle durch gebrochenen Haustein mit einer lebendigen Textur versehen. Dieses beachtenswerte Bauwerk bleibt wegweisend für manche Bauten, nicht bloß für Bahnhöfe, der folgenden Jahre (Abb. 24).

Auch Mosers Studien zum Bahnhof Zürich von 1918 lassen die großzügige Bahnhofshalle von Stuttgart nachklingen, etwas triumphbogenartig noch, einfach eine Spur reduzierter und damit weniger radikal (Abb. 25). Diese und andere Ähnlichkeiten lassen Ernst Strebel, den hervorragenden Kenner Mosers, diplomatisch fragen: »Besteht da eine Analogie zum Stuttgarter Bahnhof von Bonatz und Schoeler?«⁵¹

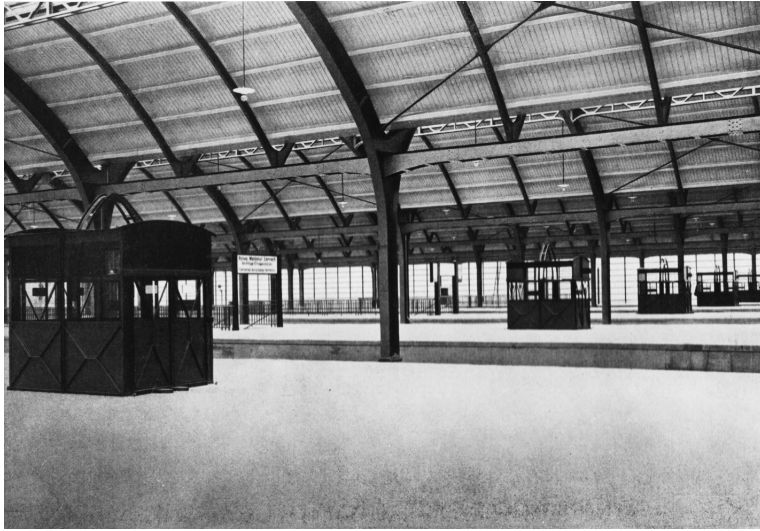
Als Experte der Badischen Eisenbahn und späterer beauftragter Architekt des Badischen Bahnhofes kennt Karl Moser sicherlich alle diese Projekte. Zudem ist das Büro Curjel und Moser gut vernetzt. Der Bahnhof Helsinki ist bereits international in Architektenkreisen bekannt; der Bahnhof Stuttgart ist zwar erst als Wettbewerbsbeitrag vorhanden, aber publiziert. Zudem sind Moser und Bonatz gut miteinander bekannt. Erstaunlich also, warum sich Moser nicht die Architektur der kommenden Moderne mit klaren, rechteckigen, flachgedeckten Volumen aneignet. Befürchtet er, seine Bauherrschaft oder die Stadt Basel seien dafür nicht reif genug?



21 Zugang beim Turm (Riehendurchgang), Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)

22 Außenansicht Perronhallen, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)





23 (oben) Innenansicht Perronhallen, Foto 1913 (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)

24 (rechts) Paul Bonatz und Friedrich Schoeler: Stuttgarter Hbf, Wettbewerb 1911, Foto 1928 (aus: *Paul Bonatz: Arbeiten aus den Jahren 1907 bis 1937*, hrsg. von Friedrich Tamms, Stuttgart: Verlag Julius Hoffmann 1937; Fotograf nicht erwähnt)

Betätigungsfeld andere Bautypen

Nach seinem noch stark von Gottfried Sempers Lehre geprägten Studium am Polytechnikum in Zürich besucht Karl Moser die der akademischen Tradition verschriebene Ecole des Beaux-Arts in Paris. Zusammen mit Robert Curjel gründet er 1887 in Karlsruhe eine Architekturfirma, welche zahlreiche private und öffentliche Aufträge bearbeitet. Das Spektrum umfasst Kirchen, Geschäftshäuser und Wohnbauten in Deutschland, ab 1890 vermehrt auch in der Schweiz. An dieser Stelle beschränken wir uns auf Bauten, welche die architektonische Entwicklung in Mosers Schaffen allmählich hin zur Moderne aufzeigen und gleichzeitig das Projekt Badischer Bahnhof stilistisch zu positionieren helfen.

Mit der Erweiterung des Kunsthauses (Curjel & Moser, 1907–10) erhält die Stadt Zürich nicht bloß einen architektonisch anspruchsvollen und zweckdienlichen Ausstellungsbau, sondern einen städtebaulich prägenden Abschluss des vordem zerklüfteten Heimplatzes. Vor zwei kräftigen, mit verglasten Walmdächern versehenen Quadern schiebt sich ein Eingangstempelchen vor. Die Symmetrie der Baumasse wird gebrochen durch einen zweigeschossigen Ausstellungsbau zur Rämistraße.⁵² Innenraum und Fassaden sind durchwebt von gezielt ausgewählten Kunstwerken, welche das Gebäude als Ganzes bedeutungsstark durchdringen sollen. Dies führt zu einer nahezu ironischen Auslegung des klassischen Museumstempels. »Die den Proportionen (nicht nur den Detailformen nach) dorische Tempelkolonnade ist sozusagen aufs Zwergformat geschrumpft; der Bauschmuck der Metopen hingegen zum Kolossalformat aufgebläht.«⁵³

Der Erweiterungsbau Kunsthaus mag im Jugendstil verhaftet bleiben, greift aber durch die rigorose Stereometrie der Baumasse, durch Form und Anordnung der Fassadenöffnungen und den Verzicht auf ausladende Dachvorsprünge der Moderne vor (Abb. 26).

Der geplante Neubau der Universität Zürich führt zum Wettbewerb von 1907 (1. Preis: Curjel & Moser); der Beitrag wird im folgenden Jahr von Moser umgearbeitet und kommt zur Volksabstimmung. Erstellt wird der Bau 1911–1913 unter Leitung von Moser, die Ausführung der Innenausstattung dauert bis 1917. Im Vergleich mit dem benachbarten, rund fünfzig Jahre früher erstellten, spiegelbildlichen ETH-Gebäude (Gottfried Semper) ist die Universität eine asymmetrische Komposition. Zwei unterschiedlich hohe, rechteckige Baukörper mit glasgedeckten Innenhöfen verklammern sich mit einem Turm und lassen durch ihren Versatz auch Raum für Außenanlagen. Der tragende Kern aus Stahlbeton ist verkleidet mit Kunst- und Naturstein. Allerlei Stilformen der Geschichte verraten eine etwas zögerliche Haltung oder Unlust des Meisters bei der Behandlung der Außenhülle dieses Bauwerkes.

Der eine, kleinere Lichthof beherbergt die zoologische Sammlung der Universität. Ernst Strebel sinniert, in diesem Interieur sei kein stilistischer Bezug zum Rest der Universität Zürich zu erkennen; schon eher zum Musiksaal von Peter Behrens an der



Kunstgewerbeausstellung in Dresden von 1906. Da das Zoologische Museum innerhalb der Universität kein exponierter Raum sei, könne Moser fernab der Debatten etwas versuchen und verwirklichen, das ihn gegenwärtig stark beschäftige. Er konfrontiert das streng Geometrische mit den organischen Formen der Exponate. »Das Resultat ist ein besonderer Innenraum, mit tendenziell puristischer, sachbezogener Ausstattung, ein Raum wie wir ihn zu dieser Zeit in der Schweiz noch nicht kennen.«⁵⁴

Der zweite, größere Lichthof birgt die Sammlung der Gipsabgüsse des Archäologischen Instituts und dient zunächst den Angehörigen der Universität als Ort des Studiums. Darüber hinaus verkörpert die von Umgängen gut einsehbare Halle mit Glasdach einen erhabenen Raum mit einem Repertoire vorwiegend abendländischer bildender Kunst. Der helle Raum ist begrenzt von einer mehrstöckigen, kolossalen Pilaster- und Bogenstellung, die Nordwand mit einer in den Raum greifenden, offenen Treppenanlage. Stanislaus von Moos sieht darin Reminiscenzen an mittelalterliche und barocke Vorbilder, allerdings in einer von Zierwerk gereinigten Form. Sie erinnere unter anderem an den Lichthof im »Palais des Etudes« der Ecole des Beaux-Arts in Paris, wo Moser ein Jahr immatrikuliert war – unmittelbar nach Abschluss seines Studiums in Zürich.⁵⁵

Auch für das Glasdach über dem Lichthof gibt es formale und technische Anleihen aus der Baugeschichte. Solches ist selbstverständlich und vital zur Entwicklung jeder Kultur. Hingegen mag störend erscheinen, dass Moser gelegentlich konstruktive Prinzipien wie materialspezifische Eigenschaften und fertigungstechnische Fügungsprinzipien auch dort vorgibt, wo sie nachweislich nicht vorhanden sind. Erfordern es Bautyp oder Bauaufgabe, entwirft er nach Kriterien, welche sich vornehmlich an architektonischer Gestalt oder baukünstlerischer Aussage orientieren.

Somit stellt sich die Frage, warum Moser in diesen Fällen nicht zu seinen Prinzipien steht, die er doch so meisterhaft umzusetzen weiß und zum Klingen bringen kann! Im Gegensatz etwa zu dem Glasdach der Börse von Amsterdam (H.P. Berlage, 1903) nimmt die Einteilung der Glasflächen im Zürcher Lichthof nämlich keinen Bezug auf die darüber gespannten Eisen-

25 Karl Moser: Zürich Hbf, Studienauftrag 1918 (gta Archiv, ETH Zürich: Nachlass Karl Moser, Plan Archiv-Nr. 33–1917–04–9)

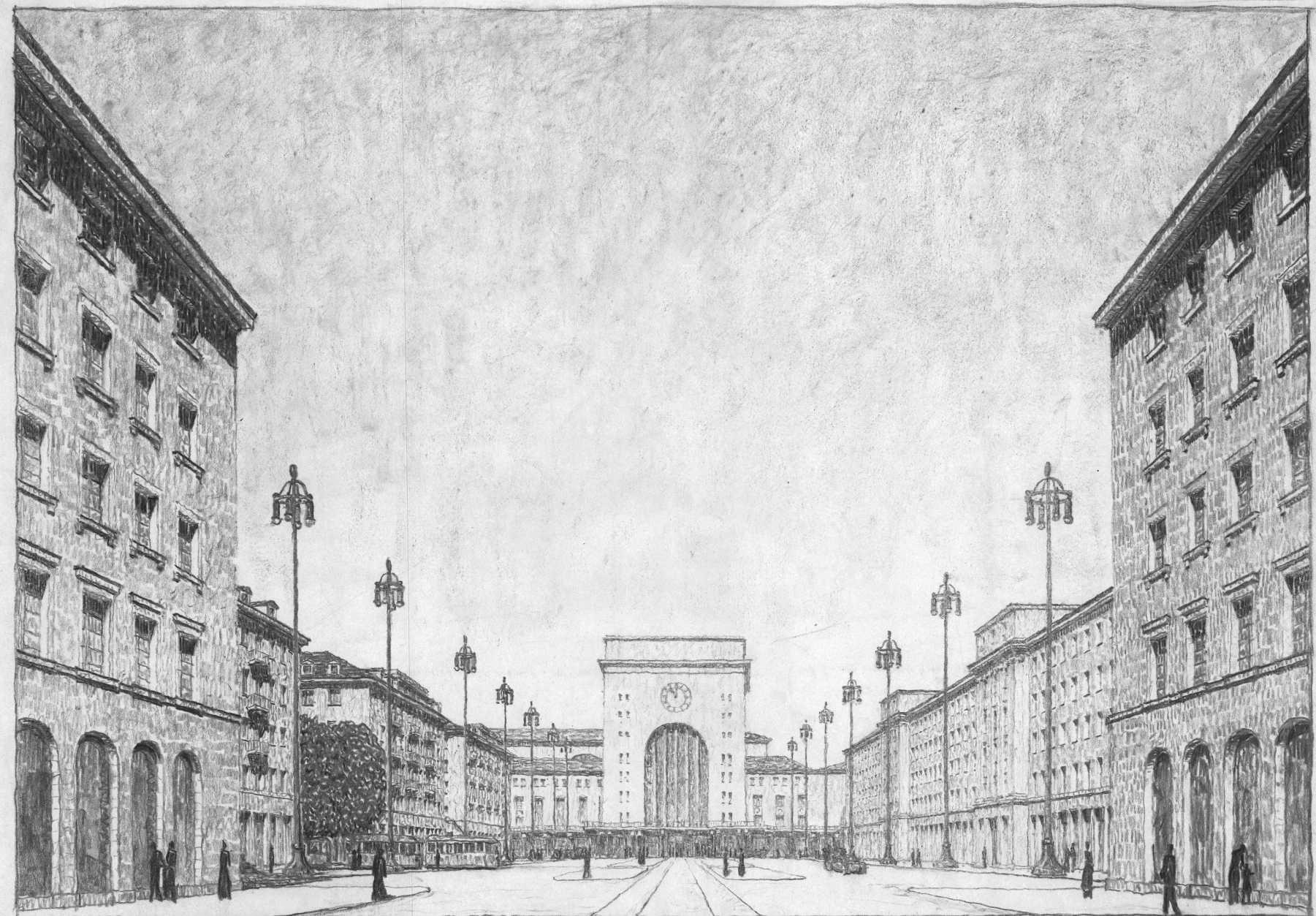
träger, sondern lässt diese hinter der abgehängten schummrigen Glashaut verschwinden. Hier knüpft von Moos an:

»Wenn man genauer hinsieht – vor allem nachts, wenn das Dach von oben beleuchtet ist – stellt man sogar fest, daß die Position der eisernen Fachwerkträger nicht einmal mit derjenigen der Metallfassungen übereinstimmt. ›Konstruktion‹ und ›Form‹ (oder: Sein und Bewußtsein dieser Architektur) klaffen demonstrativ auseinander.«⁵⁶

Wenn dies von Moser tatsächlich »demonstrativ«, also willentlich arrangiert wurde, ist dies ein bewusster Akt zur Überwindung funktionalistischer Prinzipien der Moderne beziehungsweise weist eigenwillig und eigensinnig darüber hinaus! Moser beherrscht die Klaviatur virtuos, denn seine aus dem Raumprogramm rigoros abgeleitete klare räumliche Vorstellung gibt ihm die erforderliche Sicherheit im Entwurf. Vielleicht ist sein Verhältnis zur sich anbahnenden Bewegung der Moderne einfach ein kritisches oder auch bloß ambivalentes.

Mit der 1898–1901 von Curjel und Moser in Basel erbauten Pauluskirche gelingt ihnen ein städtebaulicher Wurf. Der kreuzförmige Zentralbau mit quadratischem Vierungsturm wirkt in sich ruhend und dient als Merkzeichen entlang der Ringstraße. Der bilderlose protestantische Predigtraum wird kontrastiert durch reiche Ornamentik an architektonisch definierten Stellen der Außenfassade.

1914 beteiligen sich Curjel & Moser am Wettbewerb für die evangelische Kirche in Zürich-Fluntern. Moser, derzeit auch Experte der Schweizerischen Landesausstellung von 1914 in Bern, ist nun angeregt von der römischen Antike und der Renaissance; er distanziert sich von romantischen Anleihen ans Mittelalter, wie sie im Kirchenbau verbreitet sind. Die schließlich 1918–1920 von Karl Moser erstellte Kirche Zürich-Fluntern wirkt denn auch streng klassizistisch. Sie erinnert mit dreischiffiger Halle, Kassettendecke, Rundsäulen und Seitenemporen an die etwa



GYTACHTEN BETR. BAHNHOF ZÜRICH. DURCHGANGSBAHNHOF ABFAHRTVORPLATZ. BLATT XV a. MAI 1918. K. MOSER, ARCHITEKT.



26 (oben) Curjel & Moser: Erweiterung Kunsthaus Zürich 1907–1910 (gta Archiv, ETH Zürich: Nachlass Karl Moser, Foto 1910: Philipp & Ernst Linck)

27 (rechts) Karl Moser mit Gustav Doppler und Sohn: Kirche St. Antonius Basel, erstellt 1925–1927 (gta Archiv, ETH Zürich: Nachlass Karl Moser, Foto 1927: H. Wolf-Bender)

hundert Jahre früher erbaute evangelische Stadtkirche Karlsruhe von Friedrich Weinbrenner.⁵⁷ Um ein Anklingen an überlieferte Wegekirchen zu vermeiden, schaffen Kanzel und Orgel an der Stirnwand mit Taufisch davor klare konfessionelle Identität.

Eine bewegte Entstehungsgeschichte der Antoniuskirche in Basel führte schließlich zur 1925–1927 von Karl Moser mit Gustav Doppler und Sohn realisierten Fassung.⁵⁸ Am Anfang stand 1910/11 ein Ideenwettbewerb, der von Doppler gewonnen wurde. Wie in der Ausschreibung nahe gelegt, wurde die Kirche im Innern des Areals platziert, um möglichst viel Wohnraum und Vorgarten entlang der Straße zu schaffen. Erst 1922 tritt eine Baukommission zusammen. Nach langen Beratungen wird Karl Moser, bekannt unter anderem als erfahrener Kirchenbauer, zum Gutachter vorgeschlagen. Dies bleibt nicht ohne Folgen: 1924 erklären sich die ursprünglichen Sieger im Wettbewerb

bereit, »ein neues Projekt unter Mitwirkung von Prof. Moser auszuarbeiten«.⁵⁹

In jenem Jahr noch, das Projekt St. Antonius wird in Material und Ausdruck erst formuliert, besucht Karl Moser die bautechnisch innovative Kirche Notre Dame in Le Raincy (1922–23) von Auguste und Gustave Perret. Diese Eindrücke beeinflussen die endgültige architektonische Prägung der Antoniuskirche stark. Die Parallelen sind offensichtlich, die Unterschiede in Situation, Raumkonzept und konstruktiver Fügung jedoch auch. Es sind zähe Verhandlungen, die schließlich zu dem radikalen Bauwerk führen, welches in städtebaulicher und konstruktiver Hinsicht einen Wendepunkt im Kirchenbau Europas und im Werk von Karl Moser darstellt. Wenn auch im Grundriss als konventionelle dreischiffige Wegekirche angelegt, sind die Integration des beachtlichen Baukörpers in eine fünfgeschossige Randbebauung und der sichtbar belassene Eisenbeton der Gebäudehülle eine architektonische Meisterleistung (Abb. 27).

Was wenig bekannt ist oder gerne vergessen wird: Einige Kilometer von der Antoniuskirche entfernt, befand sich die Baustelle eines anderen großen Bauwerkes in Sichtbeton – das Goetheanum. Es handelte sich bereits um die zweite Auflage; das erste Gebäude fiel in der Silvesternacht 1922/23 einem Brand zum Opfer. 1925–1928 wird das Goetheanum als monolithisches Gebäude in Ortsbeton auf Sicht erstellt. Es ist Sitz der Allgemeinen Anthroposophischen Gesellschaft sowie der Freien Hochschule für Geisteswissenschaft. In der Region Basel sind also Mitte der zwanziger Jahre zwei sehr gewagte, in ihrer Baugesinnung extrem unterschiedliche Bauwerke im Entstehen.

Verschiedene Einflüsse

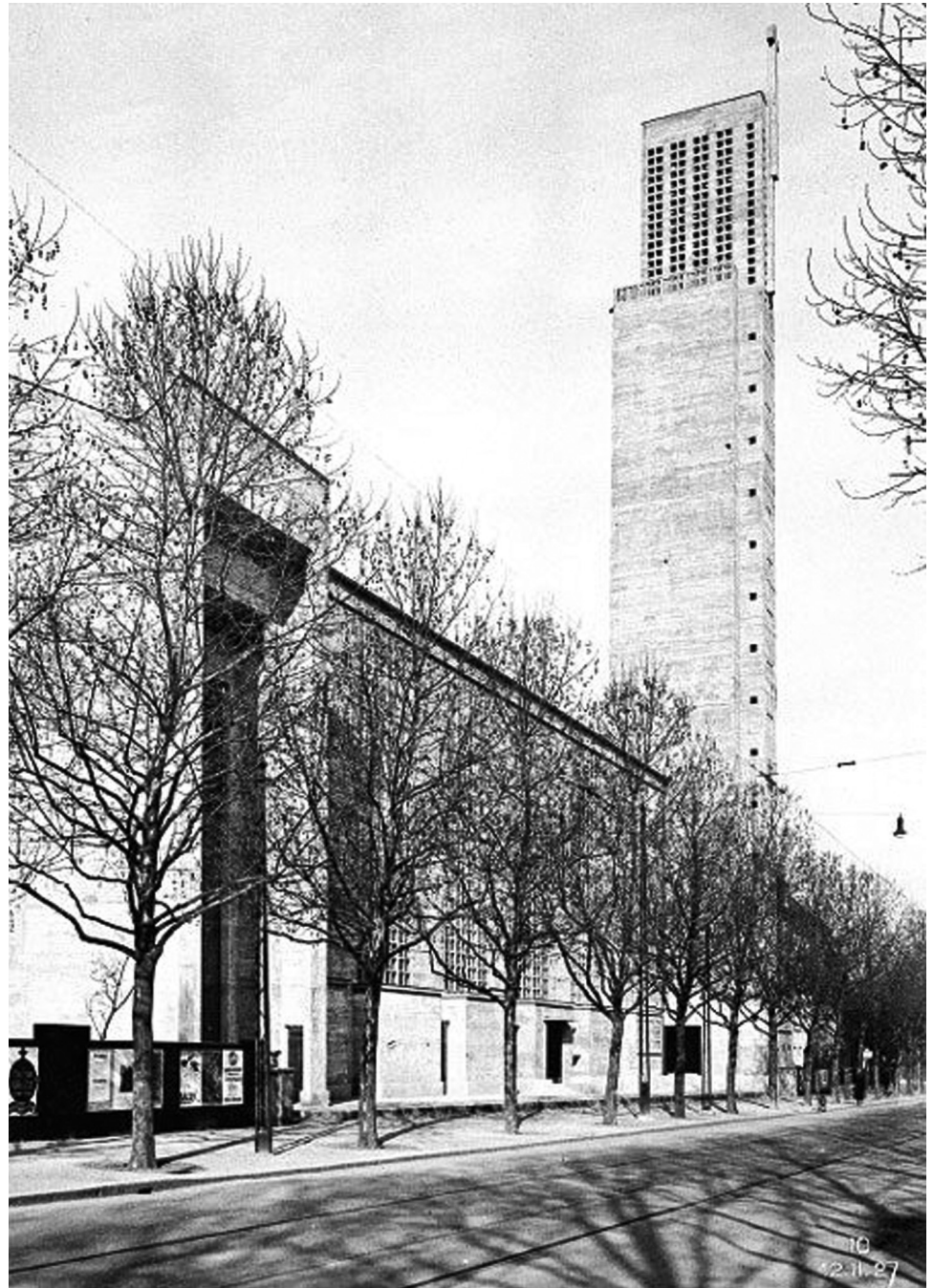
Als Durchbruch zur Moderne, wie sie sich nach dem Ersten Weltkrieg grenzüberschreitend manifestieren wird, stehen, vereinfacht gesagt, zwei Wege zur Verfügung: Einer stützt sich auf das Prinzip, wonach eine stringente Analyse des Raumprogramms, die Berücksichtigung von Ausrichtung, Belichtung, Durchlüftung, Störfaktoren und Sichtbeziehungen, eine funktionsbedingte Wahl der Baustoffe und materialgerechte baukon-

strukture Fügung gewissermaßen zwingend gute Architektur ergäbe. Hannes Meyer ist Exponent und Fürsprecher dieser Auffassung; er untersucht funktionale und psychologische Faktoren eines Grundrisses, stellt dann Tabellen und Diagramme auf und versucht, die Architektur auf die Formel »Funktion x Ökonomie« zu reduzieren. »Eine genauere Betrachtung der Entwürfe Meyers zeigt jedoch immer ein harmonisches Ausbalancieren der Bauteile, d.h. also letztlich doch eine Dominanz des Ästhetischen und damit nur eine andere Form der Komposition.«⁶⁰

Seine Entwürfe und Bauten weisen architektonische Qualitäten auf, welche weit über die logisch-formalen Parameter hinausweisen.

Ein anderer Weg stellt eine Bauidee an den Anfang, welche die Bauaufgabe an dem speziellen Ort verkörpern soll. Der Architekt setzt nun alles daran, mit der Wahl von Tragwerk und Baustoffen dem Bauwerk die angestrebte Gestalt zu verleihen. Diesem Ziel sind materialgerechte Verarbeitung und konstruktive Fügung zunächst untergeordnet. Als Beispiel sei das zwischen 1919 und 1922 erbaute Observatorium in Potsdam genannt. Der sogenannte Einsteinurm ist ein für seine Entstehungszeit revolutionäres Bauwerk des Architekten Erich Mendelsohn. In seiner Plastizität vermutet man eher den amorphen Beton und nicht das tatsächliche verputzte Mauerwerk. Tatsächlich sind in dieser Mischkonstruktion beide Baustoffe vernunftgemäß nach ihrer spezifischen Eignung eingesetzt. Der Längsschnitt belegt zudem, dass dieses skulpturale Werk als astronomisches Institut präzise Anforderungen in seiner inneren Organisation und in den Abmessungen erfüllt.⁶¹

Mit zeitlicher Distanz lässt sich feststellen, dass Grenzen so scharf nicht gezogen werden



sollten. Hervorragende Architekten beider Auffassungen erschaffen bemerkenswerte Bauten. Indessen verbleibt die Frage: Wie soll ein Bauwerk aussehen, für das ein Bautypus – mit den aktuellen Betriebsanforderungen – noch gar nicht existiert? Dies beschäftigt nicht bloß Architekten und Ingenieure, sondern überfordert in der Regel Behörden und Bevölkerung.

Mit seiner Berufung als Professor an die ETH löst Karl Moser 1915 das gemeinsame Büro mit Robert Curjel in Karlsruhe und St. Gallen auf und nimmt in Zürich Wohnsitz. Der Ausbruch des Krieges, die nachlassende Auftragslage und persönliche Gründe erleichtern ihm den Entscheid.

Nun hat er Gelegenheit, sein eigenes Werk auch didaktisch aufzuarbeiten beziehungsweise sich Gewissheit zu verschaffen, wie die Einflüsse seiner Leitfiguren, etwa Gottfried Semper in Zürich und später Friedrich Ostendorf in Karlsruhe, sich in seinem Schaffen manifestieren. Hermann Kienzle, selbst erfahrener Schulleiter, preist Mosers Einfluss auf die Studierenden: »In den Jahren seiner Lehrtätigkeit fasste er die junge schweizerische Architektengeneration zusammen und versuchte, die Jugend mit seiner eigenen hohen Auffassung vom Beruf des Architekten zu erfüllen.«⁶² Als Professor lernt Moser von Fragen und Präferenzen der Studierenden und als Büroinhaber stellt er begabte junge Architekten ein. Der wohl bekannteste Mitarbeiter im Büro ist der junge Holländer Mart Stam.

Holland ist für angehende Architekten, nicht zuletzt aus der Schweiz, eine bevorzugte Destination. 1923 lernt Mart Stam im Büro von Granpré Molière, einem der Gründer der sogenannten Delfter Schule, die angehenden Schweizer Architekten Hans Schmidt und Werner Moser kennen. Die drei wird eine langjährige Freundschaft verbinden. Werner ist der Sohn von Karl Moser und damit ist der Kontakt zum Meister hergestellt. Bereits ab Mitte Oktober 1923 arbeitet Mart Stam im Büro Moser in Zürich. Er wird an verschiedenen Projekten in Entwurf und Ausführungsplanung eingesetzt. Es ist anzunehmen, »dass die starke Persönlichkeit Mart Stams kurzfristig einiges bewirkte, aber langfristig explizit nichts veränderte«.⁶³

Dies kann nach bloß siebeneinhalb Monaten Mitarbeit im Büro Moser auch nicht überraschen. Immerhin hat Mart Stam im Büro

einige Diskussionen zum Beispiel zur holländischen Architektur losgetreten. Mart Stam verlässt das Büro Moser im Herbst 1924, um im Büro von Arnold Itten eine feste Anstellung einzugehen. Parallel zu seiner Bürotätigkeit beansprucht die von ihm initiierte und mit Hans Schmidt in Zürich herausgegebene Schrift *ABC – Beiträge zum Bauen* einiges an Zeit. »Neben der inhaltlichen Klärung der Positionen und der programmatischen Durchsetzung des Neuen Bauens ging es um die Stellungnahme zu laufenden Arbeiten oder Wettbewerben.«⁶⁴ Mart Stam versteht es, neben seinem kollektiv begründeten Anliegen, auch von ihm selbständig oder im Angestelltenverhältnis erarbeitete Projekte und Gegenprojekte ohne Skrupel zu publizieren und zur Diskussion zu stellen. Die Zeitschrift erreicht eine bemerkenswerte architekturhistorische Bedeutung; eine Breitenwirkung wird ihr jedoch nicht zuteil: mit 150 Abonnenten und insgesamt neun Heften zwischen 1924 und 1927/28 ist dies auch kaum möglich.

Doch zurück zum Wirken desjenigen, der diese Entwicklung anfänglich und durch familiäre Gegebenheiten auslöst oder mindestens begünstigt: Karl Moser. Seine Arbeitsweise kann insofern als pragmatisch bezeichnet werden, als er zielorientiert den Sinn des Bauens im lebendigen Erfassen der gegebenen Aufgabe sucht. Ausgangspunkt für ihn ist zunächst das Raumprogramm. Mit großzügiger Geste sucht und komponiert er die Bauidee, deren Rauminhalt zunächst eine Spur kleiner ist als erforderlich. Dann gliedert er mit meisterhafter Kompetenz die sich sperrenden Räume ein, welche wiederum eine tektonische Kraft nach außen abgeben, um dem Volumen die endgültige Gestalt zu geben. Obwohl oder weil Karl Moser selbst ein begabter Zeichner ist und als Architekt über besonderes plastisches Können verfügt, versucht er mit Erfolg, zumal bei allen öffentlichen Bauwerken, Künstler zur Mitarbeit beizuziehen.

»Dadurch, dass Moser während eines Zeitraumes von fast dreißig Jahren immer wieder darauf hingewirkt hat, dass künstlerische Aufträge zur Ausstattung von öffentlichen Bauten an Maler und Bildhauer vergeben werden, wurde er, wie keiner auch ein Vorkämpfer für das Recht auf Kunst.«⁶⁵

Mit Leidenschaft vertritt Karl Moser die Ansicht, dass die Qualität der künstlerischen Leistung und nicht das Mittelmaß öffentlicher Meinung maßgebend sein darf. Er hilft auch Vorurteile gegenüber einer angehenden Künstlergeneration abzubauen, indem er im Rahmen seiner Aufträge jüngerer Kunstschaffenden Gelegenheit zur Mitarbeit bietet beziehungsweise diese überzeugend empfiehlt. Natürlich sind diese Kunstwerke, zumal die Skulpturen und Reliefs, wohl proportionierte Komponenten, ja Stützen seiner Architektur. Von den Motiven her sind es allerdings die üblichen Allegorien und Helden, wie sie – wenn auch weniger kompetent ausgeführt – mancherorts in Bahnhöfen, Verwaltungsbauten und Schulen zu sehen sind.

In der Moderne angekommen

Sein Kontakt mit der neuen Architektur anlässlich seines Besuches in Holland 1922 beschäftigt Karl Moser nachhaltig. Er sucht nun

»die Antwort im klaren, einfach materialisierten Baukörper, wobei die Möglichkeiten des Konstruktionsmaterials an sich künstlerisch ausgelotet werden. Die architektonische Plastik des Bildhauers wird abgelöst. Das Zusammenwirken von Konstruktion – auf struktureller wie auf Detailebene – und Form interessiert Moser.«⁶⁶

Karl Moser ist erst in seinen letzten Schaffensphasen zum Neuen Bauen vorgestoßen. Der bedeutende, an der Universität Basel lehrende Joseph Gantner hält bereits Anfang der sechziger Jahre fest:

»Durch Mosers Schaffen geht diese Trennungslinie einer Zeitenwende, die in der Architekturgeschichte einen tiefen Einschnitt bedeutet als die Stilabfolgen der vorangehenden tausend Jahre. Das neue Bauen bedeutet primär die radikale Rezeption der im 19. Jahrhundert entstandenen Bautechniken in die künstlerische Formensprache.«⁶⁷

Jahre später moniert Stanislaus von Moos eingrenzend, dass Moser »den ›endgültigen Durchbruch‹ zur Moderne doch nicht

ganz geschafft hat (oder, gemessen an seinem außerordentlich umfangreichen Œuvre, nur mit ganz wenigen Werken)«.⁶⁸

Die Architektur bedient sich immer Zeichen, um sich zu vermitteln, sich verständlich zu machen. Diese können die Götter, den Herrscher, den Mäzenen oder das Arbeitervolk ehren oder in einer Art »sprechender Architektur« die immanente Zweckhaftigkeit, die innere Organisation des Bauwerkes nach außen transportieren. Im Historismus wurden ganze Epochen oder Stile wahlweise auf bestimmte Gebäudetypen übertragen. Um die Jahrhundertwende stellt zunächst der zeitlich und geografisch begrenzte Jugendstil tradierte Formen angewandter Kunst in Frage. Nach dem Ersten Weltkrieg postuliert dann das Neue Bauen eine radikale Architektur reduzierter Formensprache, welche sich auch auf Möbel und Geräte ausdehnt – noch zaghaft 1919 bis 1925 im Bauhaus Weimar, in bereinigter Gestalt dann 1925 bis 1932 im Bauhaus Dessau.

Der Weg zur Architekturgestalt soll nicht in Zitaten überlieferter Baukunst gesucht, sondern aus der sich stellenden Bauaufgabe, der zur Verfügung stehenden Bautechnik und dem vorgefundenen Umfeld entwickelt werden. Denn, so argumentiert Stanislaus von Moos, »erst das Neue Bauen macht es möglich, architektonische Pathosformeln für organhafte Vorgänge zu prägen, ohne den Umweg über historisierende Formzitate einschlagen zu müssen; erst jetzt ist die Architektur – im Sinne der Bildenden Kunst – frei.«⁶⁹

Sich wandelnde Ansprüche: Veränderungen in der Bausubstanz

Bedingt durch die beiden Weltkriege und ihre Folgen können Unterhaltungsarbeiten am Empfangsgebäude und den Bahnsteighallen im Badischen Bahnhof in Basel nicht im erforderlichen Rahmen ausgeführt werden. Sie werden mit Rücksicht auf den in Deutschland vordringlichen Wiederaufbau zurückgestellt. Erst der wirtschaftliche Aufschwung in der Bundesrepublik Deutschland und in der Schweiz, vor allem auch die dem Badischen Bahnhof benachbarte chemische Industrie, führen dazu, dass

1964 eine generelle Planung zur Modernisierung und Instandsetzung der baulichen Anlagen eingeleitet wird.⁷⁰

Aufnahmegebäude: Renovation und Umbau

Als erste bauliche Maßnahme wird die Schweizer Zollhalle geschaffen. Durch geeignete Ein- und Umbauten werden die dazugehörenden Büroflächen vergrößert. Durch vermehrte Arbeitsplätze kann die Abwicklung der Verzollung wesentlich beschleunigt werden.

Der zweite Schritt gilt dem Umbau der deutschen Zollhalle mit einem Gemeinschaftspavillon für alle Grenzbehörden, dem Grenzgüterschalter, dem Handgepäckraum und den Diensträumen des Deutschen Zolls. Die Innenräume sind einfach aber zweckmäßig ausgestattet und mit modernsten technischen Einrichtungen für den Grenzschutz ausgerüstet. Ein besonderes Merkmal der deutschen Zollhalle ist ihre Lage innerhalb des Gebäudes. Sie ermöglicht den direkten Zugang von der Stadt durch Schalter- und Zollhalle zur Bahnsteigunterführung und umgekehrt von den Zügen zur Stadt.

Ende 1976 beginnt der letzte Teilabschnitt mit dem Abbruch aller Einbauten in der Schalterhalle und deren Ersatz durch entsprechende neue Anlagen. Fahrkartenausgabe und Auskunft sind an der bahnseitigen Giebelwand angeordnet. An der gegenüberliegenden Seite befinden sich der Zeitschriften- und der Reiseproviantkiosk. Die alten Türen des Haupteinganges werden durch drei zweiflügelige Ganzglastüren ersetzt. Die indirekte Beleuchtung gibt der Halle eine eigene Note und betont die Architektur des großen Tonnengewölbes.

Der in der Schalterhalle vorhandene Fußbodenbelag aus Granitplatten wird restauriert und chemisch gereinigt. Die neue Seitenhalle verbindet das Empfangsgebäude unmittelbar mit der Fußgängerunterführung am Bahnhofsvorplatz. Außerdem erschließt sie direkt die Zugänge zu den Dienststellen der Deutschen Bundesbahn und zur Wechselstube der Deutschen Verkehrskreditbank. Der große Warteraum (ehemals III. Klasse) beim Zugang zum Personentunnel wird durch Einziehen einer

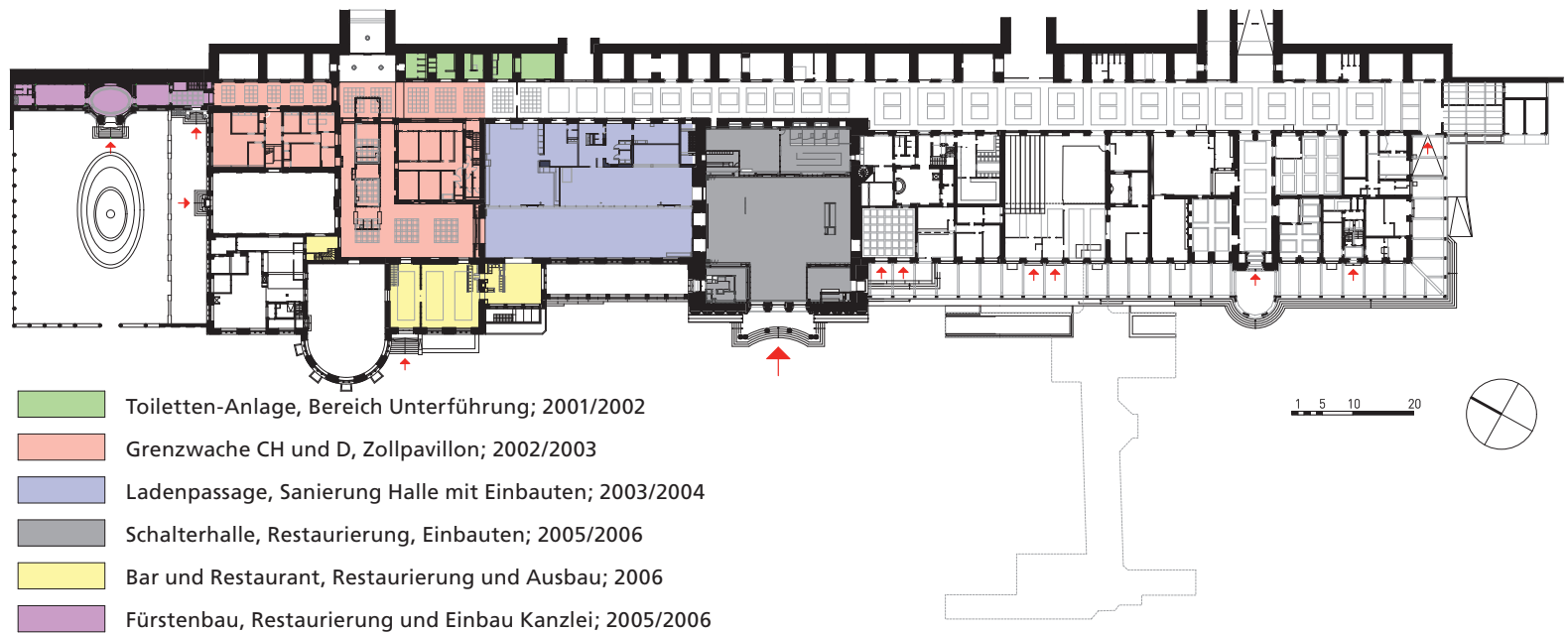
Decke in zwei Geschosse unterteilt und teilweise für dienstliche Zwecke genutzt.

Im Jahre 1976 wird auch mit der Instandsetzung der Gebäudehülle des Empfangsgebäudes begonnen. Als hauptsächliche Arbeiten fallen an: Sanierung des Biberschwanz-Ziegeldaches, Erneuerung der Turmuhr, Reinigung der Natursteinfassaden im Dampfstrahlverfahren einschließlich aller Gesimse, Ornamente und der allegorischen Figuren vor der großen Fensterpartie über dem Haupteingang. Der Verwitterung besonders ausgesetzte Teile des gelben Sandsteins, wie zum Beispiel die Säulentrommeln am Arkadeneingang, werden ausgebaut und durch neue aus Kunststein ersetzt. Der Scharrierschlag und die Schmuckornamente gelingen so perfekt, dass ein Unterschied zum Naturstein kaum zu bemerken ist. Diese Arbeiten werden Mitte 1977 beendet.

Weitere Projekte und Bauten

1975 werden Pläne der Deutschen Bundesbahn (DB) bekannt, dass der – durch die Baustelle der Nationalstraße lädierte – Fürstengarten einem Gebäude für soziale Einrichtungen weichen soll. Nach zähen Verhandlungen zwischen dem Kanton und der Bundesbahndirektion in Karlsruhe einigen sich die Vertragspartner auf ein Projekt, das den Fürstengarten und damit den Fürstenbau belässt. Auf der Eckparzelle soll eine mehrgeschossige Unterkunft für Bedienstete der Bahn sowie eine Kantine im Erdgeschoss errichtet werden.⁷¹

Im Februar 1979 wird das Übernachtungsgebäude für das Zugbegleitpersonal der DB und das der Deutschen Schlaf- und Speisewagengesellschaft (DSG) fertiggestellt. Der Neubau soll den Mitarbeitenden, welche die Fernzüge bis Basel begleiten, die Möglichkeit geben, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs zu übernachten beziehungsweise längere Ruhepausen auch als solche nutzen zu können. Außerdem wird eine Betriebsküche für die Bediensteten der DB-Dienststellen eingerichtet. Der Neubau dient als Ersatz für das im Zuge des Baues der Nationalstraße N2 abgebrochene Übernachtungsgebäude in der Schwarzwaldallee. Die verwirklichte Variante der Situierung des Bauvolumens ge-



28 Planung Fierz Architekten, 2000–2010, Übersicht der Maßnahmen (Fierz Architekten, Basel)

stattet die Erhaltung des ehemaligen Fürstengartens. Dieser wird 1981, dem alten Vorbild entsprechend, gemeinsam vom Kanton Basel-Stadt und der DB wiederhergestellt. Er ist der Öffentlichkeit wieder als kleine Oase der Ruhe zugänglich. Der Erhalt des bemerkenswerten Fürstenflügels und die Restaurierung des Gartens werden allerdings getrübt durch die Mittelmäßigkeit der vordergründigen Anpassungsarchitektur des angrenzenden Neubaus.

Ein privates Konsortium der Region gibt im Februar 1978 bekannt, dass es eine Überbauung des Bahnareals anstrebe. Über dem Geleisefeld sollen auf einer Grundfläche von 50 000 m² rund 200 000 m² Nutzfläche für Wohn- und Gewerbebauten realisiert werden. Die DB hat mittlerweile beim Kanton Basel-Stadt ein Gesuch um entsprechende Einzonung des Areals gestellt. Das Baudepartement lässt indessen verlauten, dass hierfür umfangreiche städtebauliche und technische Fragen zu klären seien,

deren Kosten von der Bahn als Grundeigentümerin zu tragen wären.⁷² Es kommt zu den üblichen Leserbriefen und Vereinsversammlungen, welche das Vorhaben grundsätzlich ablehnen, bevor eine seriöse mittel- und langfristige Analyse überhaupt erstellt ist. Hätte man stattdessen diese aufgebrauchte Energie besorgter Bürger konstruktiv in den Erhalt der Bahnhofshallen investiert, könnten diese vielleicht heute noch stehen!

Abbruch der Perronhallen und Bau der Perrondächer

Der durch die DB vorgesehene Ersatz der stählernen Hallenkonstruktion durch einfache Flachdachkonstruktionen stößt im kantonalen Vernehmlassungsverfahren auf Widerstand. Schließlich einigt man sich, wenn auch seitens des Denkmalschutzes mit großem Bedauern, auf die Flachdachlösung mit der Auflage, »die

kantonalen Denkmalschutzkreise seien bei der Wahl des Farbtons für die Flachdächer beizuziehen«. ⁷³

Im Juli 1978 ist die DB im Besitz der kantonalen Abbruchbewilligung und der entsprechenden Zusage des Eidgenössischen Amtes für Verkehr für die Beseitigung der drei kürzeren Hallen. Noch im selben Jahr wird mit den Arbeiten begonnen. Im ersten Bauabschnitt werden die Hallen 3, 4 und 5 – also die Hallen für den innerdeutschen Verkehr – abgebrochen und durch Flachdächer ersetzt. Bahnsteigkanten und -flächen werden von Grund auf saniert, die zahlreichen Tunnel isoliert. Für die an das Empfangsgebäude angrenzenden langen Hallen ist noch kein Abbruchgesuch gestellt. Gegenüber der Basler Zeitung erklärt der Leiter des Betriebsamtes Basel der DB, es sei »noch nicht klar, ob diese beiden langen Perronhallen«, die dem Bahnhof ein »unverwechselbares, großstädtisches Aussehen geben, überhaupt abgebrochen werden sollen«. ⁷⁴ Dies wäre ein Entgegenkommen der DB, denn ohne formelle Unterschutzstellung der Hallen besteht keine rechtliche Handhabe gegen die Abbruchpläne. Doch es besteht noch Hoffnung ... Die Basler Regierung lehnt jedoch am 26. März 1980 den erneuten Antrag der kantonalen Denkmalpflege ab, mindestens die beiden verbleibenden großen Perronhallen unter Schutz zu stellen. ⁷⁵

Der zweite und dritte Bauabschnitt mit dem Abbruch der Hallen 1 und 2, dem Neubau von Flachdächern, neuen Hochbauten auf den Bahnsteigen für die Bahnhofs-, Zoll- und Grenzpolizeidienste sowie den Bahnsteigflächen und -kanten mit Zugangsrampen als Ersatz für die nördlichen Treppen wurden im Herbst 1980 in Angriff genommen. Die Fertigstellung war im Sommer 1983. Alle Perronaufbauten sind als Stahlkonstruktion mit Ausfachung aus Hochlochziegel-Mauerwerk erstellt. Das Flachdach besteht aus einem Trapezblech als Tragebene mit aufgelegter Dämmschicht, überklebt mit Bitumenbahn. Die Untersicht ist mit Paneelen verkleidet; die seitlichen Abschlüsse sind mit Blenden abgedeckt.

In die Betonbodenplatte sind die erforderlichen Installationskanäle eingearbeitet. Als Bodenbelag werden je nach Nutzung Asphalt, Kunststeinplatten oder PVC-Beläge verwendet. Bei den geschlossenen Räumen unter dem Bahnsteigdach sind aus bauphysikalischen Gründen Zwischendecken eingebaut.

»Eine vorgehängte kunststoffbeschichtete Metallfassade bildet die Außenhaut. Die Fenster sind in den Ecken ausgerundet in Anlehnung an die Fensterkonstruktion der Reisezugwagen«. ⁷⁶

Rufer in Basels Architekturwüste

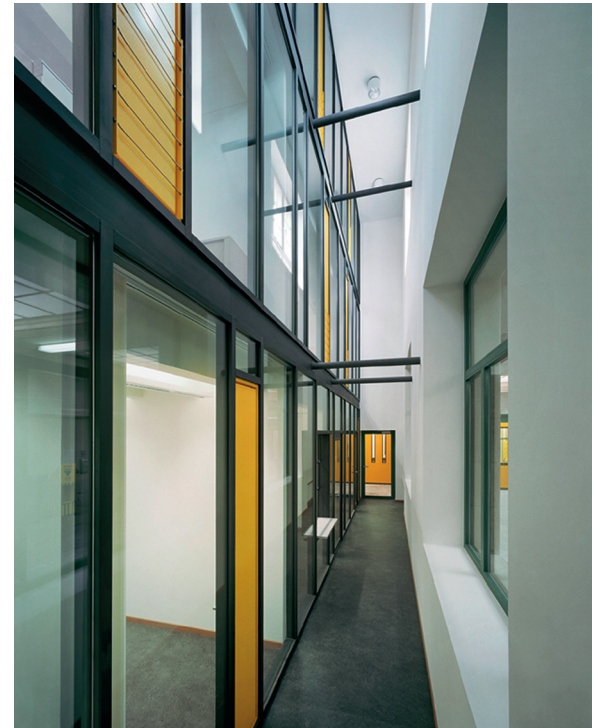
Im Gegensatz zu vordergründigen Fragen der Verkehrs- und Nutzungsplanung wird ein umfassender und zukunftsgerichteter Städtebau in Basel kaum thematisiert. Anders als die Berichterstattung über Musik, Theater und Ausstellungen behandeln die Feuilletons zeitgenössische Architektur selten vertieft. Eine Ausnahme bildet eine Gruppe von Architekten und Kunsthistorikern, allesamt Mitglieder des Schweizerischen Werkbundes, welche in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre Aufsätze zu aktuellen Projekten in der Stadt veröffentlicht. Unter Leitung der Redaktorin Marie Luise Blatter erscheinen in mehreren Ausgaben des Magazins der neu geschaffenen *Basler Zeitung* kontroverse Gespräche dieser Fachleute.

Unter dem Titel *Basels Bahnhöfe* ⁷⁷ wird auch der Verlust der Hallen des Badischen Bahnhofs angesprochen. Architekt Jacques Herzog:

»Besonders schade ist, dass jetzt auch die letzten alten Gleisüberdeckungen aus Stahl und Glas abgebrochen werden sollen. Man versteht offenbar nicht mehr, dass ein Bahnhof für den, der in einer fremden Stadt ankommt, eine räumliche Situation darstellt, die repräsentativ ist für die Stadt. Die Hallen von Milano, Frankfurt z. B., das sind doch auch Räume für Emotionen, Abfahren, Ankommen ...« ⁷⁸

Architekt Stefan Baader:

»Dass die Deutsche Bundesbahn das macht, ist traurig, rechtfertigt aber noch in keiner Weise die Stellungnahme der Basler Regierung zum Abbruch der Hallen des Badischen Bahnhofs. Mit einem Beitrag von Basel-Stadt hätte man diese Hallen renovieren können. Die Summe wäre klein im Vergleich zu dem Geld, das z. B. für die Untertunnelung vor dem Badischen Bahnhof aufgewendet wurde, ohne dass damit der Platz vor dem Bahnhof im Geringsten aufgewertet worden wäre«. ⁷⁹



29 (links) Zollpavillon, Fierz Architekten, 2003 (Foto: Fierz Architekten, Basel)

30 (oben) Grenzwache, Einbau Büros, Fierz Architekten, 2003 (Foto: Fierz Architekten, Basel)

31 Laden, Interieur, Fierz Architekten,
2004 (Foto: Fierz Architekten, Basel)



32 Ladenpassage, Gesamtansicht
Rohbau, Fierz Architekten, 2004
(Foto: Fierz Architekten, Basel)

33 Schalterhalle, Fierz Architekten,
2005 (Foto: Erik Schmidt, Basel)



Architekt Peter Fierz:

»Zur Bahnkultur gehört auch die Architektur; diese muss etwas bieten. Der Protest gegen den Abbruch der Perronhallen hat nicht nur heimat-schützerische Gründe [...] Wenn heute eine Halle abgebrochen wird, will man wissen, was an ihre Stelle kommt. Es ist durchaus denkbar, dass heutige Bahnen gute moderne Hallenkonstruktionen haben könnten. Die Besorgnis um den Verlust der alten Hallen ist deshalb so gross, weil man bereits weiss, wie schlecht das ist, was kommt.«⁸⁰

Architekt Jacques Herzog:

»Diese Hallen sind ja auch sensationell, wie stählerne Reptilienkörper liegen sie hinter der steinernen Architektur der Bahnhofsfassade.«⁸¹

Abschluss der Erneuerungsarbeiten und Einweihung 1983

Im September 1983, anlässlich des 70-jährigen Bestehens des Bauwerkes und aus Anlass der Fertigstellung der umfassenden Erneuerungsarbeiten, richtet der Finanzdirektor der Stadt Basel,

Regierungsrat Dr. Kurt Jenny, folgende zutreffenden und rückblickenden Worte an die Festgemeinde:

»Musterhaft war schließlich der Neubau des Personenbahnhofs, seither längst berühmt geworden als eines der Meisterwerke des Architekten Karl Moser und zugleich als einer der originellsten Bahnhofbauten Europas; wurde doch das damals übliche symmetrische Schema des Aufnahmegebäudes, wie es auch der neue, nach dem damaligen Geschmack formal eher auftrumpfende Centralbahnhof zeigt, aufgegeben zugunsten frei aneinander gereihter Baukuben, die, ohne massig zu wirken, eine dynamische Monumentalität entfalten und zugleich dem planlosen Auslaufen der Stadt in Form eines geschmeidigen Riegels einen Halt entgegensetzen.«⁸²

Mit keinem Wort erwähnt er allerdings die betrübliche Geschichte der unzureichenden kulturellen Kraft und des mangelnden politischen Willens von Parlament und Regierung von Basel-Stadt, die Bahnsteighallen zu sichern, zu restaurieren und allenfalls die Arbeiten zu subventionieren.



Badischer Bahnhof: 2000 bis 2010 – Ein Denk- und Bauprojekt

Dieses Jahrzehnt ist auf regionaler Ebene geprägt von einer grenzüberschreitenden Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dies manifestiert sich in Diskussionen über Linienführungen, Linienverlängerungen, Stationsbauten, Tarifgestaltung und dergleichen. Das Netzwerk des Dreiländerecks ist jedoch notwendigerweise auch geprägt von zaghaften oder ruckartigen Annäherungsversuchen zwischen der Schweiz und einer möglichen europäischen Gemeinschaft. Diese Kraftfelder wirken sich auch auf die betrieblichen und wirtschaftlichen Ziele und Maßnahmen im und um den Badischen Bahnhof aus.

Im Jahre 2000 entwickelt die Abteilung Station&Service in Karlsruhe eingangs erwähntes Grobkonzept zur besseren Lenkung der Reisenden bei gleichzeitiger Erhöhung der Personensicherheit und -kontrolle. Aufgrund einer Präqualifikation unter mehreren Architekturbüros mit Erfahrung in der Projektierung öffentlicher Bauten im Bestand wird im Jahre 2000 die Firma Fierz Architekten AG⁸³ mit den ersten beiden Etappen beauftragt. In der Folge kamen weitere Etappen sowie einige Teilprojekte unterschiedlicher Art hinzu. (Abb. 28) Die Planung erfolgte in enger Zusammenarbeit sowohl mit Vertretern von Bauherrschaft und Nutzern als auch mit den kantonalen Behörden und natürlich in erster Linie mit der Denkmalpflege. Im Zuge der schrittweisen Sanierung wurden einerseits Bereiche restauriert und andererseits zeitgenössische, reversible Einbauten erstellt. So legte man beispielsweise abgedeckte Oberlichter wieder frei und ergänzte Wände und Böden aus Kunst- und Naturstein. Erstes Etappenziel war zunächst, die Wege der Passagiere von



der Schalterhalle zu den Perrons, und umgekehrt, zu klären sowie die Grenzkontrolle zu optimieren.

Toiletten-Anlage, Bereich Unterführung, 2001/2002

Bevor die Zollstelle aufgebaut und in Betrieb genommen werden kann, muss für das Wohl der Reisenden gesorgt werden. Deshalb werden an der Schnittstelle von Personen- und Gepäckkontrolle und dem Zugang zu den Zügen öffentliche Waschräume eingerichtet.

Grenzwache CH und D, Zollpavillon, 2002/2003

In diesem Bauabschnitt werden die Kontrollstellen der vier Grenzbehörden – Schweizer Zoll und Grenzpolizei, Deutscher Zoll und Bundesgrenzschutz – neu positioniert. Hierzu wird ein freistehender Pavillon mit Kontrollstelle in die Achse der Unterführung gestellt und in beiden Reiserichtungen bedient.

Der auf wenige Jahre Nutzung konzipierte Einbau⁸⁴ wird als vorgefertigte Holzkonstruktion in dezenter zeitgenössischer Gestalt erstellt (Abb. 29). Die erforderlichen Büros und Sozialräume werden in der unmittelbaren Umgebung in den Bestand eingefügt (Abb. 30). Um auch an dieser Stelle den zu erwartenden Passantenstrom zu lenken, werden Glasabschlüsse erstellt, Beleuchtungskörper platziert und die Wegführung ausgeschildert. Noch vor Fertigstellung dieser Etappe betonen Vertreter der Bahn die Bedeutung des Ortes und skizzieren bereits künftige Maßnahmen:

34 Fürstenbau, Waschraum, Fierz Architekten, 2006 (Foto: Erik Schmidt, Basel)



35 Fürstenbau, Zimmer, Fierz Architekten und Andrin Schweizer Compagny, 2006
(Foto: Erik Schmidt, Basel)



36 Restaurant, Interieur, Fierz Architekten, 2006 (Foto: Erik Schmidt, Basel)

»Der Badische Bahnhof in Basel ist eine der wichtigen Verkehrsdrehscheiben im Dreiländereck Schweiz-Frankreich-Deutschland. Er ist im Schienenfernverkehr das Tor für Deutschland in die Schweiz und darüber hinaus Verknüpfungspunkt zum lokalen Stadtverkehr.«⁸⁵

»Durch ein umfassendes Modernisierungsprogramm wollen wir die Bahnhöfe zu attraktiven Verkehrsstationen machen. Die Kombination von Dienstleistungen der Deutschen Bahn mit modernen Angeboten im Dienstleistungs- und Kommunikationsbereich wird den Badischen Bahnhof Basel zu einer Visitenkarte der Stadt werden lassen.«⁸⁶

Am 3. September 2003 werden die neue Wegführung und die erforderliche Infrastruktur der Öffentlichkeit übergeben.

Ladenpassage, Sanierung Halle mit Einbauten, 2003/2004

Die bisherige geräumige Zollhalle mit hohen Fenstern zum Bahnhofplatz wird restauriert. Das Tageslicht erhellt den breiten Wandelgang, den eine lange eingeschossige Glasfassade mit einem Buchladen und einem Lebensmittelgeschäft begleiten. Die Läden werden sowohl von Reisenden wie von Anwohnern und Berufstätigen aus dem Umfeld des Badischen Bahnhofes sehr geschätzt. Offensichtlich gelang es, leichte und transparente Strukturen einzubringen, welche die erhaltenswerte Substanz nicht stören und gleichzeitig der Präsentation der Waren, der Übersicht und der Sicherheit dienen (Abb. 31, 32).



37 Fürstentum, Oval Office,
Fierz Architekten, 2006
(Foto: Erik Schmidt, Basel)

Schalterhalle, Restaurierung,
Einbauten, 2005/2006

Seit dem 1. Juni 2005 ist die große Schalterhalle für das Publikum gesperrt, da sie als nächstes restauriert wird. Um den ordentlichen Betrieb zu gewährleisten, wird ein Provisorium für das Reisezentrum eingerichtet. Außerhalb des Gebäudes, links vom Haupteingang, sind Büro-Container aufgestellt, welche von den Bahnkunden über eine Rampe unter einem schützenden Vordach erreicht werden können. Hier können Auskünfte eingeholt und Fahrscheine erworben werden. Um den Zutritt zum Empfangsgebäude zu gewährleisten, müssen zwei Brüstungen der hohen Fenster ausgebrochen werden. Die Natursteine sind zwischengelagert und werden nach Abschluss der Arbeiten fachgerecht wieder eingebaut. Nun kann die Etappe Schalterhalle erfolgen. Der Rückbau vergangener Einbauten und die Sanierung

des imposanten Tonnengewölbes sind die Ziele dieser Phase. Das Entfernen störender Verkleidungen und die architektonische Instandsetzung sind unumgänglich. Die Halle erstrahlt nun wieder in ursprünglichem Glanz, ist jedoch in mancher Hinsicht auch neu interpretiert. Das eindringende Tageslicht streift die Kassetten des Gewölbes aus gestocktem, sowie die unten liegenden Wandflächen aus geschliffenem Beton und bringt diese wieder zur Geltung (Abb. 33). Nachts taucht ein großer kugelförmiger Leuchter den Raum in ein festliches Licht. Unter der historischen Bahnhofsuhr befinden sich zweckdienliche und helle Anlagen für Ticketverkauf, Reisebüro und Service Point. Ein attraktiver Blumenkiosk und ein trendgerechtes Café ergänzen das Angebot. Die imposante Schalterhalle wird am 3. April 2006 feierlich wiedereröffnet.⁸⁷

Bar und Restaurant, Restaurierung und Ausbau, 2006

Der ursprüngliche hohe Warteraum I. und II. Klasse und das angrenzende niedere Bauteil für die Zollkontrolle werden von vorgefundenen Einbauten befreit. Ein im Projekt Moser von 1912 nicht vorgesehener, aber vermutlich von Bauherrschaft oder Behörden geforderter und 1913 in einem Zuge erstellter Eingang zerschneidet den großzügigen Wartesaal. Die als Brandabschnitt erstellte massive Wand wird im Zuge der Sanierung durch eine brandschutztechnisch gleichwertige, aber kostspielige Glaswand ersetzt. Im so geschaffenen erhaltenswerten Ambiente des großen Saals wird ein dezentes Speiserestaurant eingerichtet (Abb. 36). Der kleine Saal wird als stilgerechte Bar mit neuem Ausgang zur Gartenterrasse gestaltet.⁸⁸

Fürstenbau, Restaurierung und Einbau Kanzlei, 2005/2006

Diese Räume wurden zur Aufnahme des Konsulates der Bundesrepublik Deutschland von den Architekten unter denkmalpflegerischer Aufsicht hergerichtet. Es wird ein Weg eingeschlagen, der Ansprüche aus konservatorischer Sicht mit Gegebenheiten aus den Anforderungen der Nutzung in an-

gemessener Weise verbindet. In Anlehnung an das ursprüngliche Farbkonzept werden Stuck, Stuckmarmor und Parkett freigelegt beziehungsweise aufgefrischt (Abb. 35) sowie der Waschraum in Marmor wiederhergestellt (Abb. 34). Der Honorarkonsul und seine Mitarbeitenden sollen ihre Kundschaft zuvorkommend, unkompliziert aber auch sicher bedienen können. Ferner müssen die Räume eine gewisse Repräsentanz ausstrahlen, werden doch gelegentlich wichtige Gäste aus Politik und Wirtschaft empfangen (Abb. 37).

Weitere Maßnahmen

Neben den oben erwähnten Etappen werden im Aufnahmegebäude auch diverse Teilprojekte realisiert. So werden im Obergeschoss (Gebäude Nordteil) Ausbildungsräume der DB Regio eingerichtet sowie im Auftrag des Kantons die Büros der Basler Kantonspolizei umgebaut. Das originale, von innen beleuchtete Vordach beim erwähnten Zugang (heute: Gare du Nord und Restaurant Les Gareçons) wird fachgerecht restauriert. Schließlich werden im Obergeschoss (Gebäude Südteil) die WC-Anlagen gründlich erneuert. Auch im Bereich der Perrons werden Umbauten und Sanierungen erforderlich: So wird die Einrichtung der 3S-Zentrale auf Perron 3/4 den gültigen Normen angepasst. Ferner wird für die Perrondächer und Bauten ein Farbkonzept erarbeitet und die Oberflächenbehandlung gleich umgesetzt.

Konzepte und Strategien

Mit Blick auf architektonische und denkmalpflegerische Randbedingungen werden für das Aufnahmegebäude das Brandschutzkonzept, die Signaletik beziehungsweise die Personenlenkung sowie eine mögliche Regulierung der Außenwerbung entwickelt und teilweise umgesetzt. Für die immense Dachhaut werden eine Zustandsanalyse und ein Sanierungskonzept erstellt. Ferner reflektieren die Architekten einige mittel- bis langfristige Maßnahmen für den Badischen Bahnhof und sein unmittelbares Umfeld. In eigenem Antrieb

und aus Sorge um das Umfeld des Bahnhofes erarbeiten die Architekten ein Konzept »Velo-Parking«. ⁸⁹ Die DB beauftragt die Architekten dazu mit einer Machbarkeitsstudie zur allfälligen Wiedereröffnung des sogenannten Riehener Tunnels. ⁹⁰ Schließlich erteilt das Hochbau- und Planungsamt Basel-Stadt den Architekten das Mandat für eine Machbarkeitsstudie »Zugänge« im Rahmen des Stadtteilentwicklungskonzepts Badischer Bahnhof. ⁹¹

Ausblick

Bahnhöfe sind heute und künftig mehr als Bereiche des Ein- und Aussteigens. Sie sind auch Treffpunkt und Umschlagplatz, Orte der Information, der Verpflegung und des Einkaufens. Der Fächer der Fremdnutzungen, das Angebot an Dienstleistungen ist umfassender geworden: Verkaufsanlagen, Auto- und Velomiete, digitale Auskünfte über Hotels, Theater, Museen und Verwaltungsstellen gehören zum Service. Schließlich sind die Bahnen aufgrund ihres Leistungsauftrages angehalten, unternehmerisch zu denken und zu handeln.

Das bemerkenswerte Gebäude bietet noch manche Flächen und Räume, welche in Zukunft für die Bahn und für bahnbezogene Unternehmen umgewidmet werden können. Konkret geprüft wird nun die allfällige Wiedereröffnung des südlichen Personentunnels, wo neben der zu renovierenden Poststelle noch die eine oder andere Dienstleistung Platz finden könnte. Mit der gezielten Förderung und Entwicklung der S-Bahn, einem möglichen gedeckten Veloparking und den neuen Angeboten im Bereich Dienstleistungen und Verkauf können der Badische Bahnhof und sein städtisches Umfeld vermehrt an Attraktivität gewinnen.

Anmerkungen

1 Ernst Seidl, *Der Bautypus als Ordnungsprinzip der Architekturgeschichte*, in: *Lexikon der Bautypen, Funktionen und Formen der Architektur*, hrsg. von Ernst Seidl, Stuttgart: Philipp Reclam jun. 2006, S. 17 f.

2 Vgl. *Ideen Bauen – Einführung in das Entwerfen und Konstruieren*, hrsg. von Peter Fierz und Thomas Haug, Universität Karlsruhe, Institut für Baugestaltung, Karlsruhe 2005.

3 Aufgrund der verschiedenen Sprachkulturen in Deutschland wurden und werden Bauteile und Baugruppen von Bahnhöfen anders bezeichnet. In diesem Bericht wird generell das schweizerische Idiom verwendet, also zum Beispiel *Perron* statt *Bahnsteig*; hingegen werden Termini aus Archivalien unverändert wiedergegeben.

4 Vgl. Mihály Kubinszky, *Bahnhöfe Europas: Ihre Geschichte, Kunst und Technik. Für Eisenbahnfreunde, Architekten und kulturgeschichtlich Interessierte*, Stuttgart: Franckh 1969.

5 Vgl. Brigitte Meles, *Die Bahnhöfe der Schweizerischen Centralbahn in Basel*, Freiwillige Basler Denkmalpflege, Basel: Cratander 1984.

6 Vgl. Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*, Zürich – Schwäbisch Hall: Orell Füssli 1983.

7 Vgl. Dorothee Huber, *Bahnhof Basel SBB*, Bern: SGK 2004 (= *Schweizerische Kunstführer*, Ser. 76, Nr. 754).

8 Projekt H. Hassenstein, Bericht von Prof. Gerlich vom 10. April 1894; WWZ Basel-Stadt, ERW. G. Verkehr, B 1004/2.

9 Bericht der »21er Kommission« vom 28. Mai 1898; Staatsarchiv Basel-Stadt, Drucksachen-Sammlung, Eisenbahnen, 159.3.

10 Neubau Bad. Bhf., Ratschlag 1900, Staatsarchiv Basel-Stadt, Drucksachen-Sammlung, Eisenbahnen, 159.3.

11 Staatsarchiv Basel-Stadt, Badischer Bahnhof, Faszikel Korrespondenz.

12 Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz*, S. 239.

13 Ebd.

14 Die ETH Zürich wurde 1855 als eidgenössische polytechnische Schule gegründet. 1911 wurde das Polytechnikum in Eidgenössische Technische Hochschule umbenannt.

15 Auf dem Gelände des heutigen Syngenta-Areals zwischen Maulbeerstraße und Rosentalstraße waren ursprünglich zwei zusätzliche Straßen geplant, welche auf das Bahnhofsgebäude zu führen sollten. Die Stadt konnte diese nicht erstellen, da das Grundstück nicht zur Verfügung stand. Eine dieser beiden Straßen nimmt Bezug auf die Achse des Haupteingangs, wodurch sich dessen Positionierung und architektonische Überhöhung erklären lässt. Das Vorlageprojekt der Badischen Bahn und damit die Fassaden der Wettbewerbsprojekte sind ohne Kenntnis dieses Sachverhalts nicht nachvollziehbar.

- 16 Gutachten des Preisgerichtes vom 22. März 1907, WWZ Basel-Stadt, B 1004/2.
- 17 Außer den erwähnten Namen Ritter und Gull sind im Bericht keine weiteren Juroren aufgeführt.
- 18 Architekt Fritz Stehlin.
- 19 Architekt Julius Kelterborn, unter Mitwirkung von Emanuel Erlacher.
- 20 Architekt Alfred Romang.
- 21 Der von den Architekten Romang und Bernoulli entworfene Bau wurde in den Jahren 1904/05 als Warenhaus »Julius Bann« erstellt. Erst 1908 hat sich »Globus« darin etabliert.
- 22 Architekten La Roche, Stähelin & Cie.
- 23 Gutachten des Preisgerichtes.
- 24 Zur Thematik Bahnhofswettbewerbe vgl. Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz*, S. 94ff.
- 25 Gutachten des Preisgerichtes.
- 26 Im Staatsarchiv Basel-Stadt gibt es eine stark reduzierte Reproduktion der Perspektive; das Original ist nicht auffindbar.
- 27 Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz*, S. 240.
- 28 Vgl. *Schweizerische Bauzeitung* 1912, S. XXff. In diesen publizierten Plänen gibt es, vermutlich zur Sicherstellung der getrennten Zollabfertigung, noch keinen direkten Zugang zu den Restaurants. In Abwägung der sich widersprechenden Zielsetzungen wurde offensichtlich zugunsten der Wirtschaft entschieden: Gebaut wurde ein separater Eingang auf Kosten des Warteraumes I. und II. Klasse.
- 29 Der Nachlass von Karl Moser wird im gta-Archiv der ETH aufbewahrt.
- 30 Fierz Architekten AG haben den ursprünglichen Zustand des Aufnahmegebäudes in digitaler Form erstellt. Basis sind die Originalpläne im gta-Archiv, die photogrammetrischen Aufnahmen der Firma Müller Ingenieure, die CAD-Pläne der Fachstelle SEO Dokumentation der DB Station&Service AG sowie ergänzendes Ausmaß vor Ort.
- 31 Zitiert nach: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A.G. Verlagsanstalt, Basel 1914, S. 16. Der Text von Bernoulli erschien am 18. September 1913, also nach der Eröffnung des Bahnhofes in den *Basler Nachrichten* und wurde von der Redaktion des Buches »mit ausdrücklicher Ermächtigung sowohl des genannten Blattes als auch des Verfassers« übernommen.
- 32 Ebd.
- 33 Obwohl im Vorgabeprojekt zum Wettbewerb von 1907 nicht vorgesehen, schlossen zwei teilnehmende Verfasser in weiser Voraussicht in ihren Projekten den Fürstengarten gegen die Maulbeerstraße mit einem Bauvolumen ab. Die Bauherrschaft wollte sich offensichtlich diese Optionen offen halten, was über die Jahrzehnte zu Zwischennutzungen und schließlich zum vorhandenen Eckgebäude führte.
- 34 *Der Badische Bahnhof in Basel*, S. 16.
- 35 Damit ist das durchlaufende Gesims als Fußpunkt der Tonne gemeint.
- 36 *Der Badische Bahnhof in Basel*, S. 17.
- 37 Ebd.
- 38 Das natürliche Licht kommt, via den unausgebauten Dachraum, durch großflächige Glasflächen auf dem Dach.
- 39 *Der Badische Bahnhof in Basel*, S. 17.
- 40 Ebd.
- 41 Ebd., hier befindet sich heute die »Gare du Nord«.
- 42 Ebd., hier befindet sich heute die »Bar du Nord«.
- 43 Ebd., seit Umbau von 1983 durch Einzug einer Decke zu Büros umgenutzt.
- 44 Ebd., der »vielerprobte Architekt« wird sich wenig später als Professor auch für einen Lehrauftrag für Bernoulli verwenden.
- 45 Ebd., S. 18.
- 46 Ebd.
- 47 Ebd.
- 48 Ebd.
- 49 Im Herbst 2010 erschien eine Monografie Karl Mosers, herausgegeben vom Institut für Geschichte und Theorie der Architektur (gta) der ETH Zürich in Verbindung mit einer Ausstellung am Kunsthaus Zürich.
- 50 Zitiert nach: *Fünf Punkte in der Architekturgeschichte: Festschrift für Adolf Max Vogt*, in: *Geschichte und Theorie der Architektur* 28, hrsg. vom gta an der ETH Zürich, Katharina Medici-Mall, Basel: Birkhäuser 1985, S. 270.
- 51 Zitiert nach: ebd., S. 240.
- 52 Ulrike Jehle-Schulte Strathaus, *Das Zürcher Kunsthaus. Ein Museumsbau von Karl Moser*, in: *Geschichte und Theorie der Architektur* 22, hrsg. vom gta an der ETH Zürich, Basel: Birkhäuser 1982.
- 53 Stanislaus von Moos, zitiert nach: *Fünf Punkte in der Architekturgeschichte*, S. 273.
- 54 Ernst Strebel, zitiert nach: ebd., S. 232.

- 55 Vgl. ebd., S. 252.
- 56 Ebd., S. 257 f.
- 57 Vgl. ebd., S. 239.
- 58 Vgl. *Die Antoniuskirche in Basel: ein Hauptwerk von Karl Moser*, hrsg. von der Römisch-katholischen Kirche Basel-Stadt, Basel [etc.]: Birkhäuser 1991.
- 59 Dorothee Huber, zitiert nach: ebd., S. 26.
- 60 Winfried Nerdinger, zitiert nach: *Hannes Meyer. 1889–1954. Architekt, Urbanist, Lehrer*, Katalog zur Ausstellung 1989 im Bauhaus-Archiv Berlin, Berlin: Ernst Sohn 1989, S. 14.
- 61 Vgl. Erich Mendelsohn, *Mendelsohn. Der Einsteinturm: die Geschichte einer Instandsetzung*, hrsg. von Norbert Huse, Stuttgart – Zürich: Karl Krämer 2000.
- 62 Hermann Kienzle, *Karl Moser, 1860–1936*, Zürich: Zürcher Kunstgesellschaft 1937, S. 39.
- 63 Ernst Strebel, *Experimente mit holländischen Vorzeichen*, in: *Mart Stam: eine Reise in die Schweiz 1923–1925*, hrsg. von Werner Oechslin, Zürich: gta 1991, S. 17.
- 64 J. Christoph Bürkle, *Mart Stam – Wege zur elementaren Architektur*, in: *Mart Stam: eine Reise in die Schweiz 1923–1925*, S. 46.
- 65 Hermann Kienzle, *Karl Moser*, S. 40.
- 66 Ernst Strebel, *Experimente mit holländischen Vorzeichen*, S. 39.
- 67 Joseph Gantner und Adolf Reinle, *Kunstgeschichte der Schweiz: von den Anfängen bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts*, Bd. IV, Frauenfeld: Huber 1962, S. 62–67.
- 68 Zitiert nach: *Fünf Punkte in der Architekturgeschichte*, S. 249.
- 69 Ebd., S. 273.
- 70 Die nachstehend aufgeführten Maßnahmen entstammen einer Publikation der DB; der hier stark gekürzte Text gibt dennoch die ungebrochene Zuversicht der Bauherrschaft wieder: *Der Badische Bahnhof in Basel – Zum 70jährigen Bestehen am heutigen Standort und aus Anlass der Fertigstellung der umfassenden Erneuerungsarbeiten*, hrsg. von der Deutschen Bundesbahn, Betriebsamt Basel, 1983.
- 71 *Basler Zeitung* vom 18. Februar 1978.
- 72 *Basler Zeitung* vom 29. Juli 1978.
- 73 Dipl.-Ing. J. Fäh, Sektionschef im Bundesamt für Verkehr Bern, in: *Der Badische Bahnhof in Basel – Zum 70jährigen Bestehen am heutigen Standort*, S. 7.
- 74 *Basler Zeitung* vom 29. Juli 1978.
- 75 *Basler Zeitung* vom 26. März 1980.
- 76 Dipl.-Ing. R. Stüve, Hochbaudezernent der Bundesbahndirektion Karlsruhe, in: *Der Badische Bahnhof in Basel – Zum 70jährigen Bestehen am heutigen Standort*, S. 21.
- 77 *Basler Magazin* Nr. 22, Wochenend-Beilage zur *Basler Zeitung* vom 31. Mai 1980, S. 12–13.
- 78 Ebd., S. 12.
- 79 Ebd.
- 80 Ebd., S. 13.
- 81 Ebd.
- 82 Dr. K. Jenny, Regierungspräsident des Kantons Basel-Stadt, in: *Der Badische Bahnhof in Basel – Zum 70jährigen Bestehen am heutigen Standort*, S. 5.
- 83 Im Handelsregister zu diesem Zeitpunkt als Firma »Peter Fierz Architekt« eingetragen.
- 84 Zollstellen werden zu diesem Zeitpunkt im Hinblick auf künftige europäische Vereinbarungen als Auslaufmodell betrachtet.
- 85 Jürgen Lange in der Sendung vom 28. August 2002 im internen Mitarbeiterfernsehen der DB AG »Bahn TV auf Achse«.
- 86 Thomas Reichmann, ebd.
- 87 Die Deutsche Bahn AG organisierte einen viel beachteten Anlass und war durch namhafte Persönlichkeiten des Unternehmens vertreten. Seitens Basel-Stadt waren Regierungspräsidentin Barbara Schneider sowie Regierungsrat Dr. Ralph Lewin anwesend.
- 88 Raumbildende Konstruktionen und Oberflächen werden in Rücksprache mit der Denkmalpflege von Fierz Architekten konzipiert und umgesetzt. Für die Innenausstattung (Leuchten und Mobiliar) beauftragt der Pächter die Firma Andrin Schweizer Compagny, Zürich.
- 89 Fierz Architekten, »Stichwort Velo«. *Zweirad-Abstellanlage für den Badischen Bahnhof Basel*, Machbarkeitsstudie ohne Beauftragung, November 2004.
- 90 Fierz Architekten, »Öffnung Riehener Durchgang«. *Badischer Bahnhof*, Auftraggeber: DB Netz AG beziehungsweise DB Station&Service, Februar 2010.
- 91 Fierz Architekten, »Zugänglichkeit«. *Machbarkeitsstudie im Rahmen Stadtteilentwicklungskonzept Badischer Bahnhof*, Hochbau- und Planungsamt Basel-Stadt, Auftraggeber: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, vertreten durch HPA-P, Dezember 2010.



Musik

Vor Ort

Aussagen und Dokumente zum musikalischen Experiment *Dreizehn 13* über den beziehungsweise im Badischen Bahnhof

von Michael Kunkel

Vorspuren

Welche Möglichkeiten gibt es, einen alten Bahnhof zum Thema von Neuer Musik zu machen? Diese Frage ist Ausgangspunkt für den künstlerischen Teil des Projekts *Dreizehn 13* über den seltsamen Deutsch-Schweizer Bahnhof in Basels Norden (der Projekttitle rührt her vom Datum der offiziellen Bahnhofseröffnung am 13. September 1913): Eine Staatsgrenze führt mitten durch den eigentümlich überdimensionierten, kryptisch vertunnelten Bau des Badischen Bahnhofs, der als Repräsentationsobjekt des Großherzogtums Baden im Kanton Basel-Stadt konzipiert, zu Kriegszeiten von Nazi-Verfolgten als Fluchtpunkt gesucht wurde, heute moderne Infrastruktur und denkmalgeschützte Monumentalität zu vereinen sucht. Scharfe Kontrollen und Verhaftungen insbesondere fremd aussehender Menschen erinnern daran, dass der Schengen-Raum hier sehr plötzlich zu Ende sein kann. Nicht nur Reisende zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizer Eidgenossenschaft können solche Situationen häufig beobachten, sondern auch jene, die sich heute in Basel zur zeitgenössischen Musik hingezogen fühlen, da Neue-Musik-Aktivitäten seit 2002 im peripheren Grenzort der Gare du Nord in alten, weitgehend im Originalzustand erhaltenen Räumlichkeiten des ehemaligen Erstklass-Buffets ein neues Zentrum gefunden haben. Zur Eröffnung der Saison 2009/2010 erhielten zwei Komponisten, Jakob Ullmann und Daniel Weissberg, den Auftrag, den Badischen Bahnhof sowohl aus geschichtlicher Warte als auch unter dem Akut des Heutigen mittels Musik zu thematisieren, mithin kompositorisch zu konstruieren. Auf diese Weise kam es dazu, dass der Ort nicht nur, wie sonst meistens, bespielt, sondern auch zum Sujet des Spiels wurde.

Durch *Dreizehn 13* werden Tonkunst und Eisenbahn nicht zum ersten Mal zusammengebracht. Immer wieder gab und gibt es in der Neuen Musik und in der zeitgenössischen Klangkunst Affinitäten zu Zug und Bahn, die zu emblematischen Werken führten wie etwa Arthur Honeggers sinfonischem Satz Nr. 1 *Pacific 231* (1923), Pierre Schaeffers *Musique concrète Étude aux Chemins de fer* (1948), Steve Reichs *Different Trains* für Streichquartett und Tonband (1988), Yoko Onos Installation *Freight Train* (2000) oder Jürg Wyttenbachs »... motive« aus *100 CH-Kompositionen der letzten 100 Jahre als »quasi stumme Passagiere« auf Honeggers Lokomotive »Pacific 231«* für Sprecher, großes Orchester, Singstimmen, Schauspieler, Scratcher und Tonband (2000), so dass mittlerweile »Train-Art« als veritabler Seitenzweig der jüngeren und jüngsten Musikgeschichte figuriert.¹ Anlässlich der World New Music Days 2004 der ISCM (International Society for Contemporary Music) wurde ein durch die ganze Schweiz verkehrender Zug sogar zum Spiel- und Diskursort neuester Musik (extra zu diesem Anlass sind einige Aktionsstücke für Zugreisende entstanden²), im Rahmen des deutschen Großprojekts *Netzwerk Neue Musik* war unter dem Label *sounding D* im August und September 2010 ein Zug in ganz ähnlicher Mission in der Bundesrepublik unterwegs. Bezeichnenderweise zählte ausgerechnet der weltweit wahrscheinlich einzige Bahnhof für Neue Musik gerade nicht zu den Stationen der Neue-Musik-Züge von 2004 und 2010. Das liegt zuvörderst an der eigentümlichen Hybridität dieses Ortes: Die Züge halten in Deutschland, die Musik spielt in der Schweiz (die Perrons liegen auf bundesrepublikanischem, der Konzertort ist auf helvetischem Boden). Bemühungen, den Musik-Zug über den Außenposten Badens in der Schweiz zu leiten, scheiterten 2004 an grenzbürokratischen Hürden. Im Jahr darauf entstand das Projekt *Espaces sonores*, in-

nerhalb dessen Klangkunstwerke für bestimmte Räumlichkeiten (nicht nur den öffentlich zugänglichen) der Gare du Nord entstanden und dort aufgeführt wurden.³ Auch in jenem Projekt blieb »die Grenze dazwischen«, die nur wenige Meter neben dem Spielort verläuft, noch unberührt. Diese wurde dann, wie man noch sehen wird, zum zentralen Thema der Kompositionen des Projekts *Dreizehn 13*, die im Oktober 2009 in der Gare du Nord erarbeitet und uraufgeführt worden sind.

Eine Forschungsreise?

Von Anfang an war das Projekt für die Forschungsabteilung der Hochschule für Musik Basel von großem Interesse. *Dreizehn 13* ermöglicht praxisnahe Forschung in unmittelbarem Kontakt mit aktuell entstehender Musik und im Austausch der Disziplinen: Es ist selten, dass unsere Leitgedanken in einem Vorhaben auf derart leichte und selbstverständliche Weise zusammentreffen und sich entfalten. Auch die Möglichkeit, zeitgenössisches Musikschaffen in Bezug auf einen Gegenstand von »öffentlichem Interesse« stattfinden zu lassen, erschien als willkommener Aspekt angesichts der Situation einer Kunstform, der jedwede öffentliche Relevanz gewöhnlich abgesprochen wird: In *Dreizehn 13* war es unmöglich, sich zur historisch stark aufgeladenen, komplex reglementierten Alltags- und Stadtrealität des Bahnhofs nicht irgendwie zu verhalten. Sind die Musiker innerhalb dieses Projekts, dem populären Ansatz einer »artistic research«⁴ folgend, wirklich zu „Forschern“ geworden? Fest steht, dass sie ausgehend von Geschichte und Gegenwart des Badischen Bahnhofs Erkenntnisse formuliert haben, die sich kaum in Worte fassen, aber trotzdem mit größter Exaktheit »sagen« lassen. Was und wie es gesagt wurde, gilt es in diesem Teil der Publikation zu vermitteln.

Im Projekt *Dreizehn 13* offenbart sich »künstlerische Forschung« auf mehrfache Weise: Einerseits wurde ausgehend von einer grundlegenden Fragestellung Wirklichkeit mittels Kunst analysiert, neu konstruiert und in einem ästhetischen Resultat zur sinnlichen Vorstellung gebracht – die Musiker figurieren hier als handelnde, mit künstlerischen Mitteln »forschende« Subjekte,

deren Vorgehen dem dreistufigen sequenziellen Muster »Forschungsfrage-Untersuchung-Dokumentation« der klassischen Wissenschaften nicht unähnlich ist; gleichzeitig sind eben diese Musiker aber auch Objekte in einem Experiment, das sich zum Ziel gesetzt hat, das im künstlerischen Akt enthaltene und sich in der Funktionalität künstlerischer Artikulation gewöhnlicherweise erschöpfende implizite Wissen (»tacit knowledge«) zu explizieren und es dadurch überhaupt diskutierbar zu machen. Erst dann kann die Mehrgleisigkeit des Projekts, in dem wissenschaftlich-historische, architektonische und künstlerisch-musikalische Erkenntnisarbeit in ein produktives Wechselverhältnis gebracht werden soll, sinnvoll entstehen. In *Dreizehn 13* sollten dem zum Glück auch in der Schweiz gut geölten Uraufführungsbetrieb nicht nur weitere Werke hinzugefügt, sondern auch der Luxus von Wahrnehmung, Reflexion und Diskurs ermöglicht werden, der über das (zumeist unwiderruflich) letzte Aufführungsdatum der Premiere und seine allenfalls schwache Feuilleton-Resonanz hinausreicht.⁵

Dass Künstler nicht nur als selbstbewusst handelnde Subjekte bestätigt oder kritisiert, sondern in diesem Experiment auch ein bisschen wie Versuchskaninchen behandelt werden, ist vielleicht eine Zumutung. Aber beide Aspekte bedingen einander: Die Objekt-Perspektive bringt in dieser Publikation zum Vorschein, wie künstlerisch handelnde Subjekte ausgehend von einer bestimmten vorgegebenen Fragestellung Erkenntnis und Wissen produzieren. Um künstlerische Handlungen als quasi forschende genauer beobachten und nachvollziehbar machen zu können, werden hier Materialien, Aussagen, empirische Daten und Dokumente gesammelt und in einer Art Reisejournal ausgebreitet, dessen Aufbau sich am erwähnten ehrwürdigen Dreischritt der Erkenntnis lose orientiert: Die Formulierung der Forschungsfragen und die Entwicklung adäquater Forschungsmethoden manifestiert sich in den frühen verbalen Werkkonzepten, die Durchführung der Untersuchung wird in den während der künstlerischen Arbeit geführten Gesprächen reflektiert, der Dokumentation entspricht die Veröffentlichung der Resultate der Recherche in der künstlerischen Darbietung. Dieser Dreischritt wird erweitert durch Gespräche und Kommentare, die den künstlerischen Teil des Projekts *Dreizehn 13* nach dessen Abschluss rückblickend

thematizieren, was der wissenschaftlichen Usance einer »Selbst-evaluierung« entsprechen mag.

Alle hier mitgeteilten Materialien gehören sehr stark zur Sphäre des Werks, seiner Entstehung und Realisierung. Sie geben den Handlungen der Künstler wie deren sinnlichen Ergebnissen eine erkennbare Kontur, ohne die Komplexität dieser Handlungen durch Anwendung eines partikularen methodischen Ansatzes oder Deutungsmusters von vornherein unnötig zu reduzieren – wobei klar ist, dass allein die vermittelnde Konstellation der Materialien bereits einen Aspekt der Deutung oder gar Manipulation impliziert. Aber das ist nicht die Hauptsache. In Anlehnung an Karl Schölgl gilt es zunächst, den Sinnen zu trauen und den Hörwinkel mit begrifflicher Unterstützung so gut es geht auf das sensorische Phänomen einzustellen.⁶ Im Mittelpunkt stehen subjektive Positionen, ästhetische Konzepte und deren Genese, die aus der Nähe erfahrbar und betrachtbar gemacht werden sollen. Die Methoden der musikologischen Erkenntnisindustrie treten in den Hintergrund. Mit praxisorientierter Musikforschung wird gerne die Vorstellung verbunden, dass es ein kunstpraktisches Verhalten quasi nachträglich mit Reflexion anzureichern gelte; Voraussetzung und Gegenstand dieser Darstellung beziehungsweise Sammlung ist hingegen gerade der enge, ja unauflösbare Zusammenhang von Praxis, Reflexion und Erkenntnisarbeit in einem musikalischen Produktionsprozess.

Der weitgehende Verzicht auf die übliche musikwissenschaftliche Sinnstiftung oder Sinnzuschreibung mag als unkritisch, oberflächlich oder vorwissenschaftlich moniert werden. Natürlich muss unbedingt beachtet werden, dass Künstler hier sehr oft in der ersten Person sprechen und dadurch gewissermaßen sich selbst und ihre Kunstwirklichkeit erfinden. Darf verantwortliche Kunstforschung sich zum Sprachrohr von Künstlern machen? Eigentlich nicht. Hier lassen sich die Stimmen der Künstler allerdings nicht unvermittelt, sondern in einem Projektkontext vernehmen, in dem das Interesse an künstlerischer Arbeit zu einer spezifischen Fragestellung den Vorrang vor dem Herausstellen besonders beeindruckender Künstlerindividuen genießt. Überdies: Wie oft sind hermeneutische Aufbereitungen von Gegenwartsmusik kaum mehr als verstohlene oder auch ganz offene Huldigungen an Schöpfersubjekte, die manchmal

sogar noch weit über die zu legitimierenden Urheberintentionen hinauschießen? Unser Interesse ist kein apologetisches. Der Beschluss zu einer Darstellung wurde unabhängig von möglichen Ergebnissen noch vor Auswahl der Künstler gefasst, um das Experiment durch Beobachtung und Dokumentation methodisch nachvollziehbar und objektivierbar zu machen. Sie richtet sich nicht nur an Musik-Fachleute, weil sie auch und gerade im polydisziplinären Kontext des Projekts *Dreizehn 13* funktionieren soll. Es ist aber nicht ganz ausgeschlossen, dass diese punktuelle dokumentarische Erkundung musikalischer Handlungspraxis bei einer handlungsorientierten Musikwissenschaft dereinst auf Interesse stoßen könnte.

Reisevorbereitungen

Machen wir uns nichts vor. Die Objektivität des Experiments *Dreizehn 13* leidet schon unter dem allerersten Schritt: der Auswahl der Künstler. Überdies durfte das Experiment keinen völlig offenen Ausgang haben: Das Ergebnis musste in der Gare-du-Nord-Eröffnungsproduktion vorzeigbar sein, und zwar vor möglichst viel Publikum und mit möglichst viel Erfolg. Das sind schon Einschränkungen. Da diese Rahmenbedingungen von den Realitäten der Aufführungs- und Veranstaltungspraxis diktiert worden sind, wurden sie für die Versuchskonstellation annehmbar: Schließlich soll nicht im luftleeren Raum, sondern mit starkem Praxis- und Weltbezug experimentiert werden. Dass die Wahl auf Jakob Ullmann (geb. 1958) und Daniel Weissberg (geb. 1954) fiel, liegt vor allem darin begründet, dass beide Komponisten Erfahrung darin haben, sich mittels Musik auf Dinge in der Welt zu beziehen. Im Werk beider gibt es Stücke, in denen Dokumente, geschichtliche Konstellationen auf künstlerische Art behandelt werden und bestimmte reale Orte bisweilen eine wichtige Rolle spielen: Genannt seien nur Ullmanns *PRAHA: celetná – karlova – maiselova* für Stimmen, Instrumente und Elektronik (2002–08), in dem literarisch überlieferte geschichtliche Ereignisse in kartographischer Exaktheit musikalisch konstruiert werden,⁷ sowie Weissbergs dokumentarische und multimediale Werke *Sind Töne Töne oder sind Töne Webern. Ein Musikhör-Spiel*

über Anton Webern für Stimmen, Streichquartett, Klavier und Tonband (1993–94), *Fremder Ort Heimat. Schubert Hölderlin Feldman. Triptychon* für Stimme Instrumente Tonband (1995–96) und *ÜberSchrift. Ein Hörbild* für 2 Streichquartette, 2 Lautsprecher und 4 TV-Monitore (1996–97), die für Manfred Reicherts Ensemble 13 beziehungsweise in enger Zusammenarbeit mit diesem entstanden sind. Das Kriterium des intentionalen Weltbezugs schließt eine sehr große Menge von anderen Möglichkeiten aus, zumal solche Arten des Komponierens, die im Ausdruck innerer Welten ein Hauptziel finden. Freilich kann sich äußere Welt innerlich spiegeln, und zwar auf eine Weise, der spätestens seit Luigi Nonos Verinnerlichung sogar politische Relevanz nicht vollständig abgesprochen wird.⁸ Dies bedingt aber ein wenigstens minimales Interesse an Dingen der «äußeren Welt». In *Dreizehn 13* kam der Impuls von außen. Es ging nicht darum, zum Beispiel ausdrucksorientierte Arten des Musizierens durch Ausschluss zu diskreditieren, sondern eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür zu schaffen, dass es zu einer produktiven Reaktion zwischen Künstler und der formulierten Aufgabe kommt. Des Weiteren sprachen die in eigenen Forschungsprojekten hinreichend bewiesene Reflexionsfähigkeit von Ullmann⁹ und Weissberg¹⁰ dafür, sie an dem von Beginn an auch forschungsorientierten Projekt teilhaben zu lassen, weil als wahrscheinlich angenommen werden durfte, dass sich die Künstler über die Produktion der Werke hinaus auch am Projektdiskurs beteiligen würden.

Es gab also eine ganze Reihe von Kriterien, die auf beide Komponisten zutrafen – entscheidender war aber, dass die Künstler sehr unterschiedliche ästhetische Standpunkte vertreten, so dass möglichst divergierende Antworten auf die zentrale Frage (Wie kann man Geschichte und Gegenwart des Badischen Bahnhofs klanglich konstruieren?) und auch ein abwechslungsreicher Abend zur Saisoneroöffnung zu erhoffen waren.¹¹ Hinzu kam in Ullmanns Fall noch die Annahme eines persönlichen Interesses an dem Stoff: Als Bürger der DDR hatte er eine ganz eigene Beziehung zu Grenzbahnhöfen, zum Beispiel zum Berliner Bahnhof Friedrichstraße. Eine inhaltlich untergeordnete, für das Fundraising und für die PR-Arbeit aber zentrale Rolle spielte die Tatsache, dass Ullmann deutscher und Weissberg Schweizer Staatsbürger ist, wodurch die Staaten beidseits der durch den

Badischen Bahnhof führenden Grenze durch die Künstlerpersönlichkeiten repräsentiert sind. Die Komponisten wurden im September 2008 angefragt, und sowohl Daniel Weissberg als auch Jakob Ullmann (letzterer nach einigem Zögern) sagten zu, die Werkaufträge anzunehmen.

Weitere Ausgangsbedingungen kamen von Veranstalterseite: Zunächst der Titel der Produktion *Dreizehn 13*, der aus dem Datum der offiziellen Eröffnung des Badischen Bahnhofs am 13. September 1913 abgeleitet und auf das ganze Projekt ausgeweitet wurde. Von Beginn an firmierte das Projekt unter der imaginären Gattungsbezeichnung »visuelles Oratorium«; dieser Terminus impliziert die Vorstellung einer Verbindung von Klang, Bild und Wort und wurde schließlich in den Untertitel der Produktion integriert (*Ein visuelles Oratorium zur Geschichte des Badischen Bahnhofs in Basel von 1913 bis 2009*); darüber hinaus formulierte der Veranstalter den Wunsch, eine Sprecherpartie in die Produktion zu integrieren. Diese Vorgaben wurden sehr früh personell konkretisiert durch die Videokünstlerin Nives Widauer und durch den Sprecher beziehungsweise Schauspieler Silvester von Hösslin. In Absprache mit den Komponisten einigte man sich vorab auf eine Basisbesetzung von 8-stimmigem gemischtem Chor und Klavierquartett, die durch die Basler Madrigalisten und das Mondrian Ensemble Basel ausgefüllt wurde, sowie Schlagzeug. Darüber hinaus wurden für das Stück von Ullmann Oboe da caccia (ursprünglich war Englisch Horn vorgesehen), ein hoher Sopran sowie ein Aulos-Part festgelegt, der von Anfang an mit dem Instrumentalisten Conrad Steinmann verbunden war; Daniel Weissberg entschied, in seinem Stück den Part der Live-Elektronik selber zu spielen.

Bitte zurücktreten: Antragsprosa

Für die Konzeptarbeit wurde den Komponisten vom Veranstalter ein Dossier mit historischen Materialien zum Badischen Bahnhof zur Verfügung gestellt,¹² zusammen mit den Badischen Bahnhof betreffenden Materialien aus dem Band *Orte der Erinnerung*.¹³ Der ursprüngliche Plan eines Teamworks zwischen Historikern und Komponisten wurde im Laufe der Arbeit dahingehend modifiziert, dass Daniel Weissberg zur Aufarbeitung von Dokumenten eine Zusammenarbeit mit dem Schriftsteller Alberigo Albano Tuccillo selbst impulierte und Jakob Ullmann auf die Möglichkeit eines Einbezugs historischer Materialien über den Badischen Bahnhof in sein Stück gänzlich verzichtete. In diesem frühen Projektstadium formulierten die Komponisten für Antragsdossiers zur Finanzierung der Kompositionsaufträge folgende Werkpläne beziehungsweise Werkkonzepte:

Jakob Ullmann: *Ἔπος μετέωρος*. Dramatisches fragment mit Aischylos und Euripides

Es scheint, dass es bei den alten üblich war, am ende einer schwierigen bemühung, am ende einer reise durch raum, durch zeit, durch äussere oder innere welten gedenkmale aufzustellen, die der um- und nachwelt ein zeichen davon geben sollten, dass hier etwas zu ende, eine grenze erreicht sei, die mehr noch als dass sie eine ankunft signalisiert, davon zeugt, dass ein weitergehen, eine überschreitung keinesfalls angezeigt ist. Die säulen, die der in griechenland vielleicht nur eingebürgerte halbgott herakles ans ende der welt stellte, sind ein solches zeichen und noch bis weit in die zeiten erinnerter und überlieferter geschichte hinein konnte und kann man an orten der abfahrt oder der ankunft – zumal an hafeneinfahrten – zwei säulen stehen sehen, die diesen ort eindeutig als einen ausweisen, der die topologie des raumes lügen straft, indem er den, der ihn einzunehmen oder bei ihm anzukommen vermeint, zur transgressio, vielleicht sogar zur excessio zwingt, will der ortlos gewordene reisende nicht in der unklarheit des übergangs, des ausharrens und dem herausgefallensein im wartesaal abgründig gewordener zeit verweilen.

Dass solch übergang durchaus noch der ihm immerhin inwohnenden sicherheiten entkleidet und demgemäss der definition, der eingrenzung also noch weiter entzogen werden kann, dafür mag es nicht nur wenige beispiele geben. Vielleicht nicht immer stellen sie diese entgrenzung der überschreitung so sichtbar in einen konkreten geographischen und politischen raum wie es der badische bahnhof in basel tut. Er, der seine grenzen innerhalb und ausserhalb des gebäudes doch über jeden zweifel erhaben zur not durch die anwesenheit von

wächtern und anderen beamten schon im keim erstickt, verzichtet auf die vollständige realisierung des symbols und markiert mit seinem weithin sichtbar *einem* turm die unsicherheit von existenzen und grenzen deutlicher als es jedem, der in diesem gebäude über zeit und raum wacht, eigentlich lieb sein kann.

Wie der titel des geplanten stückes – in etwa mit »unsichere (aber auch »in die höhe gehobene«) grenze« zu übersetzen – andeutet, versucht die arbeit diese situation des bahnhofs wie der grenze in seine struktur und seine klangkontur aufzunehmen. innen und aussen, zeit und raum werden durchlässig in einer situation der unsicherheit, die sowohl die öffnung zu neuem (die abfahrt) als auch und vor allem die situation der bedrohung (verfolgung und flucht) enthält. Der bahnhof selbst ist der »neutrale« rahmen[,] dessen gebaute gegenständlichkeit den verschiedenen zuständen und situationen der menschen, die sich dort (zeitweise) aufhalten[,] rahmen, möglichkeit und – gutes wie böses – ende gibt.

Aus diesem grund wird sich bei der aufführung im eigentlichen veranstaltungssaal weder ein instrument noch ein akteur aufhalten. Alles was zu hören sein wird, das kommt aus den öffnungen und räumen des bahnhofs, mal mehr, mal weniger gedämpft, je nachdem, wo die mitwirkenden sich aufhalten. Auf diese weise ist auch der übergang zur gegenwart fliessend: wenn die mitwirkenden »von aussen« das klanggeschehen prägen, wird es unvermeidlich sein, dass auch die geräusche der alltagswelt (die sich ja auf einem bahnhof nicht abstellen lässt) in die aufführung einfliessen. Die grenze zwischen schutz-

suche in der vergangenheit und flehentlicher bitte nach hilfe heute wird durchlässig für den zuhörer, der sich auf diese weise selbst als akteur begreifen muss: auch heute wird, wie vor 2400 jahren an einem bestimmten ort und einer bestimmten zeit über leben und tod, rettung oder vernichtung von menschen entschieden. Diese entscheidung vollzieht sich vor untergrund wie höhe des zeit und raum übersteigenden urteils gleichermaßen. das stück wird ein solches urteil nicht sprechen, es wird – allenfalls – da sein.

Wie aber soll das geschehen? Der brückenschlag des gebäudes über ein jahrhundert menschlichen schicksals und menschlichen handelns, der brückenschlag der erinnerung über mehr als 2000 jahre menschlicher geschichte sind leichter zu vollziehen als der weg über die grenze: wie in der antiken tragödie klagen noch heute frauen schutz ein, die zur ehe gezwungen oder deren männer oder söhne zu helden gemacht und in den tod gehetzt wurden – nicht einmal die reihenfolge des letzteren steht fest. Noch heute stehen frauen an der grenze des todes, unhintergehbare zeuginnen für die unvereinbarkeit von raison d'état und menschlichkeit, gesetz der vergeltung und dasein des lebens – sie stehen an der grenze, auch wenn es ihre männer und

söhne sind, die in den stacheldrahtzäunen, an den grenzsperrern und vor den aufgestellten wachen heutiger staaten kapitulieren müssen.

Ihre stimmen, der antike chor des dramas klingt nur gedämpft an unsere ohren, er erreicht uns nur auf umwegen, die die vergangene zeit und *unsere* entfernung vom ort des geschehens diktieren. Wir können sie leichter überhören, als ihnen unsere stimme zu verleihen. Aber auch dann gehören sie uns nicht an, sie bleiben uns fremd und erinnern uns allenfalls daran, dass auch in der entfernung vom geschehen die verantwortung nicht geringer wird.

Sollen sie, die frauen antiker tragödie und menschlichen leids der geschichte, heutiger klage und zeugen der grenze, zu uns sprechen, dann werden sie das tun, indem sie mit ihrem schicksal die ferne wahren: sie werden nicht das gefühl aufrufen und nicht betören. Sie werden da sein wie die steine und mauern des schicksale und zeiten bewahrenden gebäudes; sie werden da sein als zeugen der grenze und sie werden da sein als zeugen des urteils – denn dieses urteil gilt ihnen nicht sondern uns.

Daniel Weissberg: 1313 [sic!], eine Komposition zur Geschichte des Badischen Bahnhofs

Ausgehend von der Situation eines Gebäudes, durch welches eine Landesgrenze verläuft, wird das Phänomen der Grenze in dieser Komposition thematisiert, seine Bedeutung, die sich im Lauf der Geschichte gewandelt hat und sich weiterhin wandelt, aber auch die unterschiedlichen Bedeutungen, welche die gleiche Grenze für verschiedene Personen gehabt hat und haben kann. Für den Berufspendler ist sie eine Alltagserfahrung, für den Flüchtling möglicherweise eine Grenzerfahrung, die mit existenziellen Fragen des Überlebens verbunden ist.

Bezugspunkt für die Komposition von ca. 35 Minuten bilden zum einen Texte, die vom Badischen Bahnhof, seiner Geschichte und den damit verbundenen Schicksalen handeln, zum anderen die früheren und gegenwärtigen Räume des Gebäudes. Die Texte werden vom Schriftsteller Alberigo Albano Tuccillo in enger Zusammenarbeit mit dem Komponisten verfasst. Die Räume werden in übersetzter Form einbezogen. Raumproportionen und die sich daraus ergebenden akus-

tischen Gegebenheiten werden auf die Komposition für Stimmen und Instrumente übertragen und zueinander in Beziehung gesetzt.

Die Besetzung sieht acht Gesangsstimmen, Sprecher, Klavierquartett und Live-Elektronik vor. Die Texte und deren Vertonung, resp. Rezitation sind chronologisch von der Eröffnung des Gebäudes bis heute angeordnet, wobei Überlagerungen verschiedener Zeitebenen möglich sind.

Die Grenzthematik wird die Musik auf vielfältige Weise prägen. Mit elektroakustischen und anderen kompositorischen Verfahren werden Grenzen zwischen Klängen und Geräuschen, zwischen realen und virtuellen Klangräumen, zwischen Dokumentation und Fiktion fließend. Kontrastiert werden die fließenden Übergänge mit Grenzen, die als Brüche gestaltet sind.

Für die Umsetzung, resp. Übersetzung der Thematik auf die musikalisch-klangliche Ebene wird u. a. mit Verfahren des Physical Modeling gearbeitet. Die Klänge und Geräusche des Bahnhofs regen virtuelle

Saiten und Röhren an, welche nur als Algorithmen im Computer existieren und auf die Frequenzen der Raumresonanzen von realen Räumen des Bahnhofs gestimmt sind. Das erlaubt eine fließende Überwindung der Grenzen zwischen den verschiedenen klanglichen Ebenen

Zunächst erfüllten diese Texte ihren Zweck dadurch, dass sie als Teil der Antragsdossiers glücklicherweise zum Erfolg führten und die hier vorformulierten Ideen in die Tat umgesetzt werden konnten. Darüber hinaus sind beide Konzepttexte für die schließlich entstandenen Werke der Produktion gültig geblieben – was allein daran zu erkennen ist, dass sie nahezu unverändert im Programmheft abgedruckt worden sind. Dies war möglich, weil die Konzepte in den Texten sehr weit gefasst sind und viel Spielraum zur Konkretisierung bieten. Dass die hier formulierten Ideen im Laufe der Arbeit nicht sehr stark modifiziert oder völlig umgestoßen worden sind, sondern den konzeptuellen Rahmen für die Stücke auch tatsächlich abgaben, ist wahrscheinlich einem gewissen Pragmatismus geschuldet, denn für die Erfüllung der Aufträge war nicht allzu viel Zeit. Beide Komponisten mit Lehrverpflichtungen an Musikhochschulen hatten die umfangreichen Werke hauptsächlich in der Zeit der Sommerferien 2009 zu schreiben, was eine eher stringente als kontemplative Arbeitshaltung verlangte.

Allein die Art, künstlerische Grundkonzepte zu versprachlichen, sagt bereits viel aus über die Haltungen der Komponisten: Während Jakob Ullmann für diesen Gebrauchstext eine sprachlich zum Teil intrikate, zum Literarischen tendierende Prosa verwendet, bevorzugt Weissberg einen eher nüchtern beschreibenden Stil. Der Leser von Ullmanns Text erhält mehr Informationen über den poetisch-intentionalen Kontext des zu schreibenden Stücks als bei Weissberg, der nur knapp die Grundidee mitteilt und die Verfahren der Umsetzung erläutert und sich dabei auf das Stilregister eines bestimmten Genres von Gebrauchstext einlässt. Ullmann artikuliert sein künstlerisches Ansinnen nicht nur in der Mitteilung des betreffenden Konzepts, sondern befließigt sich eines charakteristischen (und aus vielen seiner Texte bereits bekannten) Idioms und wird damit bereits

der Komposition. Gesprochene Sprache wird in gesungene Sprache transformiert, Instrumentalklänge [werden] durch die Geräusche des Bahnhofs moduliert, die Geräusche durch virtuelle Raumresonanzen in Klänge transformiert.

in der Antragsphase als Künstlerpersönlichkeit deutlich erkennbar. Nur dort, wo vom konkreten »Setting« die Rede ist, wird der Leser von der Übersetzungsleistung des Idioms Ullmanns in ein für Antragsformulare üblicheres kurzzeitig dispensiert.

Das Erfordernis einer Konzeptskizze für einen Antrag wird also durchaus unterschiedlich interpretiert. Diese Texte dokumentieren jenen in der Musik gewöhnlicherweise verborgenen Diskurs der Antragsverfahren und Förderwege, der einer systematischen musikwissenschaftlichen Aufarbeitung noch harret. Diese Sphäre ist durchaus von Interesse, weil musikalische Wirklichkeit hier (mindestens) vorartikuliert wird, wobei die Art der Vorartikulation einen gewissen Einfluss darauf hat, ob der beschriebene Plan in die Tat umgesetzt wird oder nicht. Nicht selten bleibt es bei der Vorartikulation, wenn etwa Pläne mangels nötiger finanzieller Unterstützung nicht ausgeführt werden können, und es kann sogar passieren, dass Anträge, Werkkonzepte die einzige greifbare Repräsentation von Kunstwirklichkeit darstellen.¹⁴ Solche Schriftstücke haben normalerweise nicht den bezwingenden Charme musikalischer Skizzen, jenes anderen Dokumenttyps künstlerischer Vorartikulation (gemeint sind hier handschriftliche, meist werkbezogene Arbeitspuren, für die es eigene Archive gibt), da sie anders als jene nicht als intimer Ort gelten, an dem sich musikalische Individualität und Schaffenskraft scheinbar aus nächster Nähe bezeugen lässt. Wer Skizzen konsultiert, kann sich der Illusion erfreuen, als privilegierter Beobachter Ereignissen beizuwohnen, die nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sind;¹⁵ natürlich sind auch Texte für Anträge intime Dokumente, aber eher deswegen, weil Antragsverfahren vernünftigerweise der Geheimhaltung unterliegen und die hierfür erforderlichen verbalen Werkskizzen als so uninteressant gelten, dass sie der Öffentlichkeit nicht zuzumuten sind. Sie besitzen deutlich weniger exklusiven Charakter als hand-

schriftlich-notationelle Skizzen, da sie mit jener Amtstuben- und Ringordnerwirklichkeit assoziiert werden können, von der man sich mittels Kunst am liebsten so weit es geht zu entfernen sucht. Aber selbst in Handschriftenarchiven sind manchmal Antrags-skizzen oder sogar Skizzen zu Werkbeschreibungen zu finden, die, womöglich im Zusammenspiel mit anderen Dokumententypen, eine nicht unwesentliche Phase der Werkgenese bezeugen mögen, oder, wenn das Werk nicht zustande kommt, das einzige sein können, was materialiter von der Werkidee übrig bleibt.

In unserem Fall vollzieht sich ein interessanter Funktionswechsel der Texte, wenn die Antizipation eines Werks sich für die Programmheftöffentlichkeit in dessen »Gebrauchsanleitung« verwandelt. Das ist recht häufig so, weil das Verfassen dieser Texte für Künstler eine äußerst lästige Aufgabe sein kann und ein einmal erstelltes Dokument im Laufe des Produktionsprozesses gerne immer wieder verwendet wird – Leser von Begleittexten zur zeitgenössischen Musik haben es ziemlich oft mit Antragsprosa zu tun. Gefragt nach den »Dissonanzen« in der Musik unserer Zeit, antwortete der Komponist Kaspar Ewald einmal:

»Das Erklären ist nachgrade Bestandteil des Künstlerberufes geworden. Und dieser Umstand ist nun das, was ich persönlich als die Hauptdissonanz im heutigen Musikleben empfinde: Ein Komponist muss gegenwärtig nicht nur Tonsetzer sein, sondern auch ›Schriftsetzer«;

Fundbüro: Ein Bahnhofskonzert

Jakob Ullmann: Bahnhof

Es heisst, auf dem Hauptbahnhof fänden (heute) die Mysterien statt; sagt jedenfalls Joseph Beuys (oder soll Joseph Beuys gesagt haben oder geschrieben haben). Den Meister in allen Ehren: ich (meine Lieben) habe da meine Zweifel. Vielleicht kommt das ja daher, dass ich nicht so sehr den Mysterien des Bahnhofs (überhaupt wie im besonderen) als den Mysterien im allgemeinen misstrauere.

Dabei – ja, ja: ich gebe es zu – habe ich ein durchaus sentimentales, fast möchte ich sagen sentimentalisches Verhältnis zum Bahnhof (zu

selbst wenn er sich gar nicht verbal auszudrücken vermag, wird doch von ihm erwartet, dass er immer und überall Buchstaben zusammenträgt. Komponist wird man indes, weil man etwas zu ›melden« hat aus einer fundamental *nonverbalen* Sphäre. [...] Das Schreiben von Projektbeschrieben etwa – zwecks Unterstützungswürdigkeit etc. – ist nicht nur Unsinn, sondern lenkt die Komponierenden nachgerade von ihrer Hauptaufgabe ab.«¹⁶

Diese beeindruckend elaboriert vorgetragene Stellungnahme gegen das Verbalisieren von Musik rührt am empfindlichen Punkt des Verhältnisses von verbalen Aussagen von Komponisten zur (oft) nonverbalen Ausdrucksform »Musik«. Ob den *Dreizehn-13*-Künstlern die verbale Eingrenzung des Konzepts anlässlich des zu stellenden Antrags eher genutzt oder geschadet hat – ob sie dadurch von der Hauptaufgabe abgelenkt wurden, oder ob die Absichtserklärungen womöglich als *inventio*-Mittel irgendwie taugen mochten, soll vorerst offen bleiben. Als Befund kann aber festgestellt werden, dass sich die (erhoffte) diametral entgegengesetzten Positionierungen der Künstler durch die noch zu erstellenden Werke in diesen ersten greifbaren Schaffensdokumenten schon andeuten, und zwar nicht nur inhaltlich, sondern auch in der Art der antizipativen Versprachlichung von Inhalten.

dem im Allgemeinen, zu manchen im Besonderen). Also man kann (ich bin mir der beste Beweis dafür) zum Bahnhof sogar im besonderen ein sozusagen sentimentalisches Verhältnis haben, aber natürlich nicht zu irgendeinem jetzigen konkreten. Eher zu einer Fiktion des Bahnhofs, zur Einlösung eines Versprechens, das der Bahnhof einlösen sollte (sollte er doch, oder?). Wenn ihr, meine Lieben, nun erwartet, ich würde die hübschen Geschichtchen und Histörchen aus der frühen Kindheit (Familie auf Bahnfahrt in den Westen), der späteren Kindheit (Traum

und Wirklichkeit der Dampflok als Wille und Vorstellung – mithin: als Inbegriff der Welt), der frühen Jugend, der späteren Jugend (die vom Traum der Dampflok gnadenlos nächtens auf den Boden des – manchmal angesäuselten – Güterbewegers auf winterlichem Kopfsteinpflaster mit Gleisanschluss herabgezogen sich sah) und so weiter erzählen, dann muss ich euch sagen, dass das nicht hierher gehört. Jetzt und später nicht – na ja, also jedenfalls in den meisten Fällen.

Der Absturz in die Realität beginnt schon mit dem Namen. Also Bahn – das könnte man noch hinnehmen. An den meisten Bahnhöfen gibt's Bahnen, bis auf Baden-Baden, wo der »grosse Bahnhof« im übertragenen Sinne wörtlich genommen wurde und jetzt die Mysterien der Schaustellerei (im eigentlichen und im übertragenen Sinne) ihren Lauf nehmen. (Nebenbei: nichts gegen Schausteller! Aber, meine Lieben, die *richtigen* Schausteller sind immer mit ihrem *gesamten* Hab und Gut unterwegs). Also, wie gesagt, es gibt Bahnen. Manchmal auch am Bahnhof. Aber ein Hof? Wo bitte, wo ist am Bahnhof der Hof? (Den Zwischenruf »Intercity-Hotel« kann ich nicht gelten lassen! Ich habe ihn überhört! Kein Kommentar!). In Hof, welches schon seit langem in der Oberpfalz liegt (mindestens seit den Zeiten Jean Pauls) gibt es auch einen – dem durchreisenden Fahrgast überdimensioniert erscheinenden – Bahnhof. Der wäre hinsichtlich des Hofes also ein Pleonasmus, unterscheidet sich aber von anderen Orten dieses Namens (nicht des Ortes sondern eben der Sache!) nicht so, dass Hof mit und ohne »der« – dort seine Bestimmung fände. Vom Hof nämlich kann man, auch ganz unsentimentalisch, Ruhe, Besinnung, eben so etwas Idyllisches erwarten (Kartenspiel, Besäufnis am Abend, allenfalls einen Zerberus für die Nachruhe). Also der Hof ist – zumal da wo man deutsch in einer seiner Abarten spricht – sicher aus nostalgischen Gründen in den Namen gerutscht. Engländer und Amerikaner sind mit der Benennung besser dran: »station«, das ist ausreichend exakt und enthält sich aller Gefühlsduselei; da die Bezeichnung aus dem Postwesen (!) stammt, macht sie zudem keine unnötigen Versprechungen darüber, wer und was anzuhalten gedenkt. Die Griechen – man sollte es kaum glauben, sie haben eine Bahn. Vermutlich ein Geschenk der Wittelsbacher, die ja wiederum aus Deutschland, sogar aus Bayern, wo, wie der geneigte Leser weiss, alle deutschen Bahnen herkommen (ob der Hof, da Hof auch in Bayern gelegen, nicht doch von diesem Ursprung aus alle – deutschen – Bahnen erobert hat?), in Gestalt des Otto aus- und wieder eingewandert oder, aus griechischer Sicht, ein-

wieder ausgewandert sind – sagen »σταθμός« – deshalb kann man dort auch (ich versichere es Ihnen, liebe Leser!) ganz unschuldig und beachtlich angenehm bei der »Stasi« stehen. (Halt, das ist natürlich so auch wieder nicht wahr, denn bei der »Stasi« kommt der Bus und nicht der Zug, jedenfalls in Griechenland, wie gesagt, bei uns zu Hause war das anders, da kam – nicht *bei*, sondern *von* der »Stasi«, die im übrigen meist alles andere als weiblichen Geschlechts war – ein Auto ...). Die Tschechen sagen »Nadraži«, was wahrscheinlich so etwas bedeutet, wie »bei der Bahn« oder zur Bahn hin. (Um ehrlich zu sein, ich habe das gänzlich erfunden, aber als aus der Luft gegriffene Etymologie macht es sich ganz hübsch). Was die Russen meinen mit »вокзал«, darüber gebe ich hier keine Vermutungen bekannt (obwohl ich welche habe). Aber da wir, ihr Lieben, eh schon bei kühnen Konstruktionen (nicht der Technik, sondern des Geistes, wohlgemerkt) sind, stelle ich mir vor, dass die bekannte Rede: »Ich verstehe Bahnhof« (»понимаю вокзал«) aus dem Russischen kommt, wo man ja – wie jeder weiss – unter Bahnhof etwas ganz anderes versteht als hier, wo Züge (angeblich!) pünktlich sind, nur nach Vorschrift gehandelt und die Reinheit des Ortes durch das Auge des Gesetzes streng bewacht wird. Was das Auge des Gesetzes, das – wie die deutsche Sozialdemokratie schon vor 120 Jahren wusste – (auch) am organischen Mangel leidet, nicht überallhin gleichzeitig sehen zu können, diesen Mangel aber durch Multiplikation seiner selbst zu beheben versucht, was zu einer Art wild wucherndem Ausschlag an Haus- und Gartenfassaden vornehmlich öffentlicher Gebäude führt, anlangt, so ist das nicht nur am Bahnhof ein eigenes Kapitel (ein sehr umfängliches). Ich werde dieses Kapitel ohne Angabe von Gründen übergehen.

Also mit dem Hof ist's nicht das Wahre, schon gar nicht das Gute oder Schöne. Oder der Hof ist am Bahnhof nicht zu finden – allenfalls, wie nun schon dreimal gesagt, der Bahnhof in Hof. Immerhin – es fahren Züge. Manchmal, wenn auch nicht immer (ich versichere euch, meine Lieben!) nach einem Plan. Das lässt sich sogar beweisen (jawohl, meine Lieben, so ist das, es lässt sich beweisen!). Natürlich nicht durch Augenschein! Wo kämen wir denn da hin? (Wohin? Ziemlich gute Frage: *zum Däh-Zuch nach Boriis ibor Riiesa, Oouschads einschdeichen un di Dürn schliiesn*. Wenn man drin sass (im Zug) in jenen inzwischen nur noch sagenhaft bekannten Zeiten, in denen dieser nicht weniger sagenhafte Zug verkehrte, dann natürlich (allenfalls!) bis zu jenem Ort, den Ortsunkundige beziehungsweise Nicht-Eingeborene zwar

schreiben, aber nicht aussprechen können, Eingeborene aussprechen, aber nicht schreiben: oder gibt es jemand, der *Leijbszsch* für angemessen hält?) Also: den Beweis liefert der russische Jude (der jüdische Russe) Ilja Ehrenburg, der mit hinreichender Eindringlichkeit den geradezu metaphysischen Schrecken beschreibt, der ihn gepackt hat, als sein Zug von Moskau (jawohl von Moskau!) im Bahnhof Berlin-Friedrichstraße exakt zu dem Zeitpunkt (Tag, Stunde, Minute, wenn nicht sogar Sekunde!) einfuhr, den seine Mutter aus dem Fahrplan vorhergesagt hat (eine moderne Pythia mit dickem Buch als Humus der Prophezeiung?). Das kann man schwarz auf weiss nachlesen (irgendwo in Ehrenburgs Memoiren).

Bevor wir uns der abschliessenden metaphysischen Frage nach der Zeit zuwenden, erhebt sich noch eine andere wichtige Frage: Lassen sich Bahnhöfe einteilen? Und wenn ja, wie? Hübsche oder weniger hübsche, das scheidet aus, da gehen die Meinungen zu sehr auseinander, man wird sich nicht einigen. Vermutlich wird man sich streiten oder noch Schlimmeres anrichten (Duelle? Schlachten?).

Bahnhöfe nach Geruch zu unterscheiden, wäre denkbar, ist aber nicht praktikabel. Offene Bahnhöfe wären da unzulässig im Vorteil (sie haben, wie alle wissen den Nachteil, dass es auf (oder heisst es in? Heisst es an?) ihnen immer fürchterlich zieht. Ausserdem wird man bei Regen stets nass. Nicht nur beim Ein- oder Aussteigen). Zu überlegen wäre eine Einteilung nach dem Quietschen (Nr. 1 der Negativliste: Dresden-Neustadt!). Natürlich (alle wissen das!) quietschen Bahnhöfe prinzipiell zu stark. Andererseits ist das Quietschen sozusagen der Existenzbeweis für Bahnhöfe und nicht – wie manche vermuten – Pfiffe, Signale, Schaffner-Kellen oder ein Gebäude und ein Bahnhofsvorsteher (der nicht vor dem Bahnhof sondern dem Bahnhof vorsteht!). Ein Bahnhof ohne Quietschen ist ein Widerspruch in sich (und, meine Lieben, wie sollte er funktionieren?). Woran sollten Verschlafene oder leicht beschwipste Mitbürger oder Reisende erkennen, dass einerseits – vom Bahnsteig aus gesehen – ein Zug kommt oder ein Bahnhof (vom Zug aus gesehen?). Es ist also ehrenrührig, dem Bahnhof das Quietschen vorzuwerfen. Dennoch ist das Mass eine ständige Quelle des Ärgers. Manchmal vermute ich, dass es nur deshalb quietscht, um das Publikum auf dem Bahnhof daran zu erinnern, dass es nicht zum Spass da ist, sondern zum Reisen. Zum Fernreisen! Jedenfalls da, um sich wegzubegeben, sich zu entfernen! (Siehe unten!). Also kann man Bahnhöfe schlecht nach dem Quietschen ein-

teilen, denn je mehr sie quietschen, desto mehr wären sie Bahnhof. Am idealen Bahnhof gäb's dann gar keine Reisenden mehr? – Eine Vision, die, so schwant mir bei häufiger Benutzung der Bahn, von den von den Niederungen der Bahnhöfe weit entfernt in den Wolken von Termin zu Termin kreisenden Jets der obersten Bahn-Vorsteher – je höher man kommt, desto weiter ist man vom Hof entfernt – erzeugt und am Leben gehalten wird ...

Oder wie wäre es mit Folgendem: Welche Erzählungen, welche Vor-, Un- und Nachfälle, welche Begebenheiten gehören in welche Bahnhöfe? Ist der Prager Hauptbahnhof, jenes Gesamtkunstwerk aus Operette, Jugendstil und etwas heruntergekommener Technik (es gibt keine andere, meine Lieben, es sei denn eine frisch geputzte Dampflok, mit Kohle auf dem Tender, schwarzweisse, nicht doch: weiss-blau-rote und keine gelb-schwarzen! Rauchschwaden ausstossend; aber das ist – wie ihr bestens wisst – ein völlig anderes Thema!), ist dieser Bahnhof ein Ort für dunkle Verschwörungen? Heiratsvermittlungen? Verwandlungen? Oder war er das? Man kann dort (Prag, Hauptbahnhof) wirklich ankommen, auch wenn das nicht leicht ist. (Viele Züge machen – aus unergründlicher Abneigung? – einen Bogen um diesen Bahnhof. Wissen sie mehr als wir?). Von anderen Bahnhöfen kann man nicht abfahren, weil sie zu wenig ortsfest sind – oder sie haben sich verflüchtigt, bevor man dort ist. Der Berliner Hauptbahnhof ist verschwunden (inzwischen woanders wieder aufgetaucht), dafür steht an seinem ehemaligen Ort wieder ein Ostbahnhof, der zwischen- durch seinerseits verschwunden war, nichtsdestotrotz den früher dort ansässigen Schlesischen Bahnhof verdrängt hat. Der hinwiederum war auch eine partielle Irreführung (um nicht zu sagen Sinnestäuschung) – man fuhr ja ebensogut (oder schlecht) nach Görlitz vom Görlitzer Bahnhof, was zweifellos in Schlesien lag (jetzt nicht mehr). Nach Schlesien fährt man gar nicht mehr, denn der Görlitzer Bahnhof ist jetzt ein türkischer Brunnen namens Pamukkale (erstens leer, das heisst ohne Wasser, zweitens kein Ausgangspunkt einer Reise nach Kappadokien, es sei denn, man bringt den Luftballon selber mit). All das – die Tatsache eingeschlossen, dass man jetzt gar nicht mehr nach Schlesien fährt – hat immerhin den Vorteil, uns die Vorstellung zu ersparen, es gäbe teilweise oder gänzlich schizophrene Bahnhöfe oder – was die Sache noch schlimmer machte – Bahnhöfe verfügten über die ansonsten durchaus willkommene Gabe der Bilokation ...

Dass auf irgendeine solche Weise am Bahnhof »der Raum zur Zeit« würde (oder umgekehrt, was Richard Wagner viel zu wenig beachtet hat – na ja, die Künstler. Dabei sind sie doch auch ziemlich unbeständig, was den Raum angeht? Oder?) lässt sich nicht so recht beweisen. Allenfalls, dass der Raum – das Versprechen des Bahnhofs – auch meistens nicht das ist, was er mal war oder sein könnte (?). Siehe oben.

Man müsste untersuchen, warum weit mehr Menschen ihrem Leben eine völlig neue Richtung geben, wenn sie «nur mal eben Zigaretten holen» gehen, als am Bahnhof, wo jeder Richtung die Türen offen stehen. Jedenfalls in der Theorie. In der Praxis ist das, wie immer, ganz anders. Da braucht man eine Fahrkarte. Ich selbst, meine Lieben, das könnt ihr mir glauben, habe es ganz allein deshalb nicht geschafft, nach Timbuktu oder Kandy zu fahren (ich bin in Wien stecken geblieben). Die Kontrolleure, die mich mit der strengen Freundlichkeit, die vom Gewicht und der Wichtigkeit ihrer Aufgabe unausweichlich diktiert ist, unter die Lupe (auch das Auge des Gesetzes braucht manchmal Hilfsmittel, selbst wenn sie nur metaphorischer Natur sind) nahmen, haben mir das an der Grenze gar nicht geglaubt. Das halte ich für verwunderlich – sie müssten doch wissen, dass jede Reise ein (schlechter – leider, leider – ein schlechter) Kompromiss ist zwischen dem Versprechen der Ferne (Mailand!, Rom!, wenigstens Basel, Zürich, Chur!, Paris! London! (??) Brüssel!, Moskau! Wladiwostok!!!) und der normativen Kraft faktischer Nähe: der Zug kommt ja (leider!) an, wo man hin soll (nicht immer, aber meistens; auf keinen Fall jedoch in der Ferne!).

Während der Sekundenzeiger unerbittlich auf jene unbegreifliche Zwölf vorrückt, um dort – wie im Vorgriff auf die Ewigkeit – kurz! – zu verweilen (die Zwölf muss als Fülle der Zeiten, Ein- und Ausgang aus dem Turm der Zeit nicht einmal *geschrieben* werden, sie wird auch nicht ausgesprochen! – nebenbei gesagt, liebe Freunde: es gibt dabei entgegen anders lautender Gerüchte keinerlei Mysterium: immer bei Zwölf, das heisst bei 60, also *vor* der Null, klinkt sich in Braunschweig (das sich einer technischen Universität, einer Hochschule für Bildende Kunst – die auf merkwürdige Weise so aussieht, als sei jenes etwas ungreifbare Etwas, das ihr den Namen verleiht, wenigstens an diesem Ort, ohne Spuren hinterlassen zu haben, vorübergegangen –, etlicher Brauereien, eines Wappenlöwen, ehemaliger Ministerpräsidenten [eines], Schloss [auch eines, aber das ist nur eine materialisierte Fata

Morgana] sowie diverser sehr komplizierter und undurchschaubarer technischer Apparaturen loben kann) ein Signal ins Leitungsnetz (vielleicht hat es eine eigene (imaginäre? über-? unterirdische?) Leitungsbahn) ein, rast mit Lichtgeschwindigkeit an Göttingen, Kassel, Fulda, vielleicht Marburg und Gießen vorbei zum Frankfurter Kreuz, wo es »in Windeseile« (natürlich nicht »in Windeseile« sondern viel schneller) in alle Himmelsrichtungen verteilt wird, um allen (allen?) Bahnhofsuhren mitzuteilen, dass eine neue Minute beginnt ...), während der Sekundenzeiger also der Zwölf schon näher und näher rückt, könnte man, statt das Mysterium der Zeit zu ergründen (das, wie schon Augustinus wusste – cf. *Confessiones*, Buch XI – nicht auszuschöpfen ist), ein Kapitel aus dem Roman »Der ferne Klang« (oder »Ferner Klang«?) vorlesen, um der Zeit (auf dem Bahnhof immer zu viel oder zu wenig!) wenigstens ein Schnippchen zu schlagen. Leider (nach abermals 15 Jahren werdet ihr mich besser verstehen, meine Lieben!) kann ich mich weder des Autors der vielleicht unsterblichen Zeilen des »grusslosen Abschiedes« entsinnen, noch des Ortes des Geschehens (Wien, Südbahnhof, oder doch eher Westbahnhof? Was soll man von einem Gedächtnis halten, das nicht einmal so bedeutende und tiefgreifende Unterschiede wie den zwischen Südbahn und Westbahn mehr zu behalten weiss? Jedes Kind weiss doch, dass beide *völlig unvergleichbar* sind!).

Statt dessen dediziere ich hiermit – die Ansage auf dem Bahnhof hat schon begonnen:

Ukončete výstup á nastup

ein kleines Konzert (natürlich kein kleines Konzert)

Dveře se zavírají

aus der alten Zeit (als Bahnhöfe von den Schrecken der Rampen noch nichts wussten)

Příští stanice je konečná stanice

aber zum Anlass gerade passend:

КОНЦЕРТ НА ВОКЗАЛЕ

Нельзя дышать, и твердь кишит червями,
И ни одна звезда не говорит,
Но, видит бог, есть музыка над нами, —
Дрожит вокзал от пенья аонид,
И снова, паровозными свистками
Разорванный, скрипичный воздух слит.

Огромный парк. Вокзала шар стеклянный.
Железный мир опять заморожен.
На звучный пир, в элизиум туманный
Торжественно уносится вагон.
Павлиний крик и рокот фортепьянный.
Я опоздал. Мне страшно. Это сон.

И я вхожу в стеклянный лес вокзала,
Скрипичный строй в смятеньи и слезах.
Ночного хора дикое начало
И запах роз в гниющих парниках,
Где под стеклянным небом ночевала
Родная тень в кочующих толпах.

И мнится мне: весь в музыке и пене
Железный мир так нищенски дрожит.
В стеклянные я упираюсь сени.
Куда же ты? На тризне милой тени
В последний раз нам музыка звучит.

1921

Bahnhofskonzert

Kein Atmen mehr. Das Firmament voll Maden.
Und nicht ein Stern, der mit dem andern spricht.
Doch über uns Musik, Gott siehst, wie überladen
Der Bahnhof bebt unterm Aonidenlicht
Und neue Pfliffe einer Lok durchbrachen
Die Geigenluft, nun fließt sie wieder dicht.

Riesenspark. Das Glas der Bahnhofskugel.
Die Eisenwelt erneut verzaubert vom Gesang.
Und fort in ein Elysium von Nebel trugen
Die Räder den Waggon, zum Fest des Klangs.
Der Schrei des Pfaus, in den Klaviere schlugen.
Ich kam zu spät. Ein Traum nur? Meine Angst.

Den Bahnhofsglaswald habe ich betreten,
Den Geigen-Bau in Tränen, tief verwirrt.
Ein Duft von Roden aus den Moderbeeten,
Der Chor der Nacht erhebt sich – wild,
Und zu Nomadenscharen nachthin legte
Sich unterm Himmelsglas das liebe Schattenbild.

Die Eisenwelt: wie bettelhaft jetzt bebend,
Ganz in den Schaum, in die Musik gefügt,
Der heiße Dampf, die Geigenaugen blendend,
Und ich – ans Glas des Flurs gedrückt.
Wo willst du hin? Am Totenfest des Schattenbilds
Zum letzten Mal für uns erklingt Musik.

Ossip Mandelstam 1921
(deutsch Ralph Dutli)

verfasst 1999 zum 15-jährigen jubiläum des ensemble recherche und
(etwas) aktualisiert von Якоб Урман, künstler und (wenigstens in
diesem fall) hilfsrusse (lebt, wie alle russen, in berlin)

Willkommen an Bord

Die folgenden Gespräche mit den Komponisten Jakob Ullmann und Daniel Weissberg wurden im Juni 2009 kurz vor der unterrichtsfreien Hauptarbeitsphase im Sommer und damit zu einem Zeitpunkt geführt, als die Werkgestalten noch im Entstehen begriffen und in Bewegung waren. Das Ziel dieser Gespräche bestand darin, kompositorische Denkbewegungen in Hinblick auf die zu erfüllende Aufgabe der klanglichen Konstruktion des Badischen Bahnhofs relativ weit vor Redaktionsschluss der Werke in Momentaufnahmen festzuhalten. Auch die Einstellungen der Künstler gegenüber der Idee einer »künstlerischen Forschung« sollten zur Sprache gebracht werden. Außer den oben abgedruckten Konzeptskizzen der Werke habe ich im Vorfeld dieser Gespräche keinerlei Materialien erhalten. Das Werk *Dreizehn*¹³ von Daniel Weissberg ist in enger Zusammenarbeit mit dem Schriftsteller Alberigo Albano Tuccillo entstanden, der hier ebenfalls ausführlich zu Wort kommt. Obwohl Jakob Ullmann von der kompositorischen Arbeit mit historischen Dokumenten über den Badischen Bahnhof absah, ist seine Arbeitsweise durchaus faktisch grundiert; um dies zu verdeutlichen, werden jeweils fragliche Kontexte und Empirika zum Gesprächstext hinzugesetzt.

Gespräch 1 mit Jakob Ullmann (Basel, 2. Juni 2009)

Michael Kunkel: Lieber Jakob Ullmann, Paul Celan sprach einmal davon, dass der Dichter, und das lässt sich vielleicht auch vom Tondichter sagen, nach Vollendung seines Kunstwerkes aus der Mitwisserschaft entlassen ist. Im Projekt Dreizehn 13 besteht diese Mitwisserschaft noch, weil die Kunstwerke noch nicht vollendet sind. Es wäre schön, wenn sich mit diesem Gespräch der Entstehungsprozess deines Werkes Ὀρος μετέωρος ein bisschen bezeugen ließe. Ich erinnere mich daran, dass deine erste Reaktion auf die Anfrage, ein Stück über Geschichte und Gegenwart des Badischen Bahnhofs zu schreiben, eine eher zögerliche war. Eine Reserve und eine gewisse Scheu gegenüber dieser Idee waren deutlich spürbar. Woher kam diese Reserve? Und auf welche Weise hast du zu diesem Projekt dann doch einen Zugang gefunden?

Jakob Ullmann: Die Reserve rührte daher, dass die Wege zu diesem Bahnhof und zur Situation auf diesem Bahnhof für mich kürzer waren, als es für ein Kunstprojekt gut ist. Wenn man aus Berlin kommt, erinnert dieser Bahnhof einen an sehr vieles. Ich habe einen Bahnhof mit zwei staatlichen Zugehörigkeiten erlebt, da wird man, ohne dass man die untergründigen Tunnel, die es hier gibt, und die Geschichten, die dort versteckt sind, kennt, natürlich an den Berliner Bahnhof Friedrichstraße erinnert. Und andererseits auch an diese Grenzsituation, an das Denken in solch einem Zusammenhang, was dazu führen kann, dass das

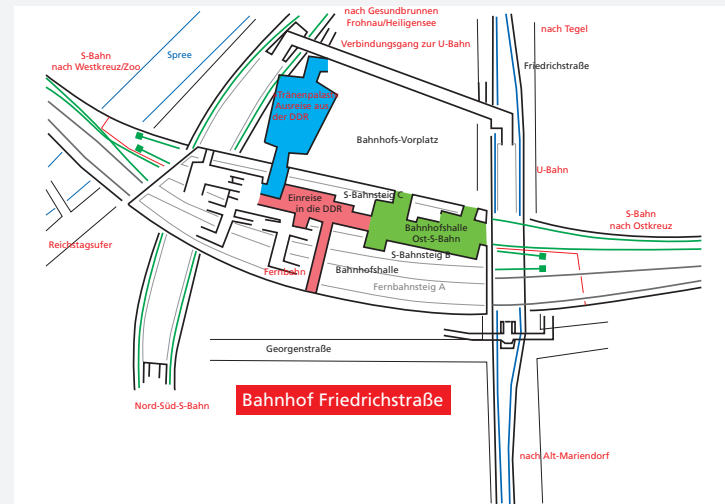
Ganze zu stark eingengt ist oder einen zu starken Fokus erhält, wo man dann Mühe hat, sich davon wieder zu befreien. Die eine Möglichkeit des Zugangs lag für mich darin, dass mich Bahnhöfe schon immer fasziniert haben. »Bahnhof« ist eben so ein Punkt bei mir.¹⁷ So furchtbar es ist, sich länger an solch einem Ort aufzuhalten, schon aus akustischen Gründen. Aber irgendwie hat es doch etwas Faszinierendes. Und durch den Bezug auf etwas völlig anderes, was man mit diesem Projekt verbinden könnte,



Bahnhof Berlin-Friedrichstraße

Der Bahnhof Berlin-Friedrichstraße, dessen unterirdische Anlagen zu DDR-Zeiten als Grenzübergang und Agentenschleuse verwendet wurden, gehört zum sehr seltenen Typus des »Berührungsbahnhofs«, weil er aus verschiedenen, betrieblich nicht miteinander verbundenen Durchgangsbahnhöfen besteht. Mehrere Strecken »berühren« einander, ohne sich zu kreuzen. Weitere Berührungsbahnhöfe sind: Berliner Hauptbahnhof, Bahnhof Landquart, früher Bahnhof Mülheim-Eppinghofen.

Bahnhof Berlin-Friedrichstraße: Lageplan Grenzabfertigung



ist mir schließlich die Möglichkeit aufgegangen, dass ich etwas machen könnte. Das ist eben diese Verbindung zu einer Zeit, als noch niemand an Bahnhöfe gedacht hat, und diesem typischen Denkmal der technischen Moderne. Das aufeinander zu beziehen, schien mir ein Schlüssel, in das Projekt einzusteigen, um ein weites Spannungsfeld zu erzeugen. Auch mit den verschiedenen Facetten, die dieser Bahnhof hat.

Das besondere an dem Projekt ist eine Art lokaler Kurzschluss zwischen Kunst und ihrem Gegenstand: Die Werke finden ja an dem Ort statt, von dem sie handeln.

Es ist eigentlich semantischer Unsinn, wie der Kreter, der sagt: »Alle Kreter lügen.« Selbstreflexivität kann für Kunst aber durchaus eine produktive Sache sein. Es ist eine persönliche Geschichte, dass ich immer Angst habe, dass die Musik etwas bebildern könnte oder dass sie etwas transportiert, was man besser ohne die Musik wahrnimmt. Überdies fühle ich mich etwas ungeeignet für alles, was ins Dramatische gehen könnte.

Deswegen scheint die Distanznahme eine wichtige Voraussetzung?

Ja, ja.

Die zeitliche Distanz, die du durch den Einbezug der antiken Quellen evozierst, ist zwar eine nicht unerhebliche. Aber dadurch werden die Stoffe, auf die du rekurrierst, ja nicht neutral gemacht. Es sind zwei Tragödien von Aischylos und Euripides mit gleichem Titel, Die Hilfeflehenden. Wieso hast du diese Stücke als Fluchtpunkt deiner Arbeit ausgewählt?

Fluchtpunkt ist in mehrerlei Hinsicht ein gutes Wort. Man kann es natürlich nicht ignorieren, dass der Badische Bahnhof während einer gewissen Zeit für viele Leute buchstäblich ein Fluchtpunkt war. Nicht bloß während der Nazi-Zeit, schon bei Karl Kraus gibt es in *Die letzten Tage der Menschheit* diese schöne Stelle, wo es darum geht, wie wichtig die Schweiz schon im Ersten Weltkrieg für Leute war, die aus verschiedensten Gründen nicht an den kriegerischen Handlungen teilnehmen wollten, auch wenn der Badische Bahnhof hier nicht explizit vorkommt. Das ist also nicht auf die zwölf Jahre des Naziterrors beschränkt. Es ist eine allgemein menschliche Situation. Bei Aischylos und Euripides ist sie in einer entfernten Zeit als ein ungelöstes Problem unserer Gesellschaften formuliert worden. Es sind Frauen, die vor unseren Toren stehen und darum bitten, dass man sie reinlässt, aus welchen Gründen auch immer ... die Gründe sind heute nicht mal so anders. Bei Aischylos geht es ja um Frauen,

die zwangsverheiratet werden sollen an die Ägyptersöhne, das ist ja auch eine Sache, die nach über 2000 Jahren noch aktuell ist. Da muss man nicht eine finstere politische Diktatur annehmen, vor der man auf der Flucht ist, es reicht der normale Terror, der in Familien stattfindet. Da muss man auch nicht an eine bestimmte Religion denken. Das sind diese archaischen Familienstrukturen, die hat es hier vor nicht allzu langer Zeit auch noch in der geschilderten Form gegeben. Offensichtlich ist das etwas, was in den Mauern drinsteckt. Die Abgrenzung der Polisdemokratien waren zwar Stadtmauern, aber das war für mich die geistige Brücke: Dass die Stimmen in den Mauern irgendwie überdauern, auch wenn die Mauern nun ganz woanders stehen, und dass die Stimmen irgendwie aus den Mauern raus kommen sollten. Als mir das klar wurde, habe ich gedacht: Ja, gut, ich kann das Stück machen. Es geht darum, was aus den Mauern heraus oder durch sie hindurch dringt. Auch ich versuche ja nicht, den Kurzschluss zwischen dem Ort und der Aufführung des Ortes zu verschleiern, sondern genau das wird thematisiert. Es ist eigentlich der Ort, der klingt. Es klingt nicht in dem Ort irgendwas, sondern der Ort selber. Natürlich ist das irgendwie hineingebracht, aber durch den Plan, den ich da gemacht habe – ich hoffe, dass es funktioniert –, ist die Unterscheidung schwer zu treffen zwischen dem, was ich gemacht habe, und dem, was sowieso aus den Mauern dringt zum Zeitpunkt der Aufführung. Da werden die Grenzen etwas fließend, das ist ein wichtiger Teil des Konzepts: dass, ohne naturalistisch sein zu müssen, sich der Ort selber thematisiert.

Es scheint also eine wichtige Aufgabe zu sein, die Stimmen, die in den Mauern eingeschlossen sind, qua Komposition zu artikulieren.

Ja, genau.

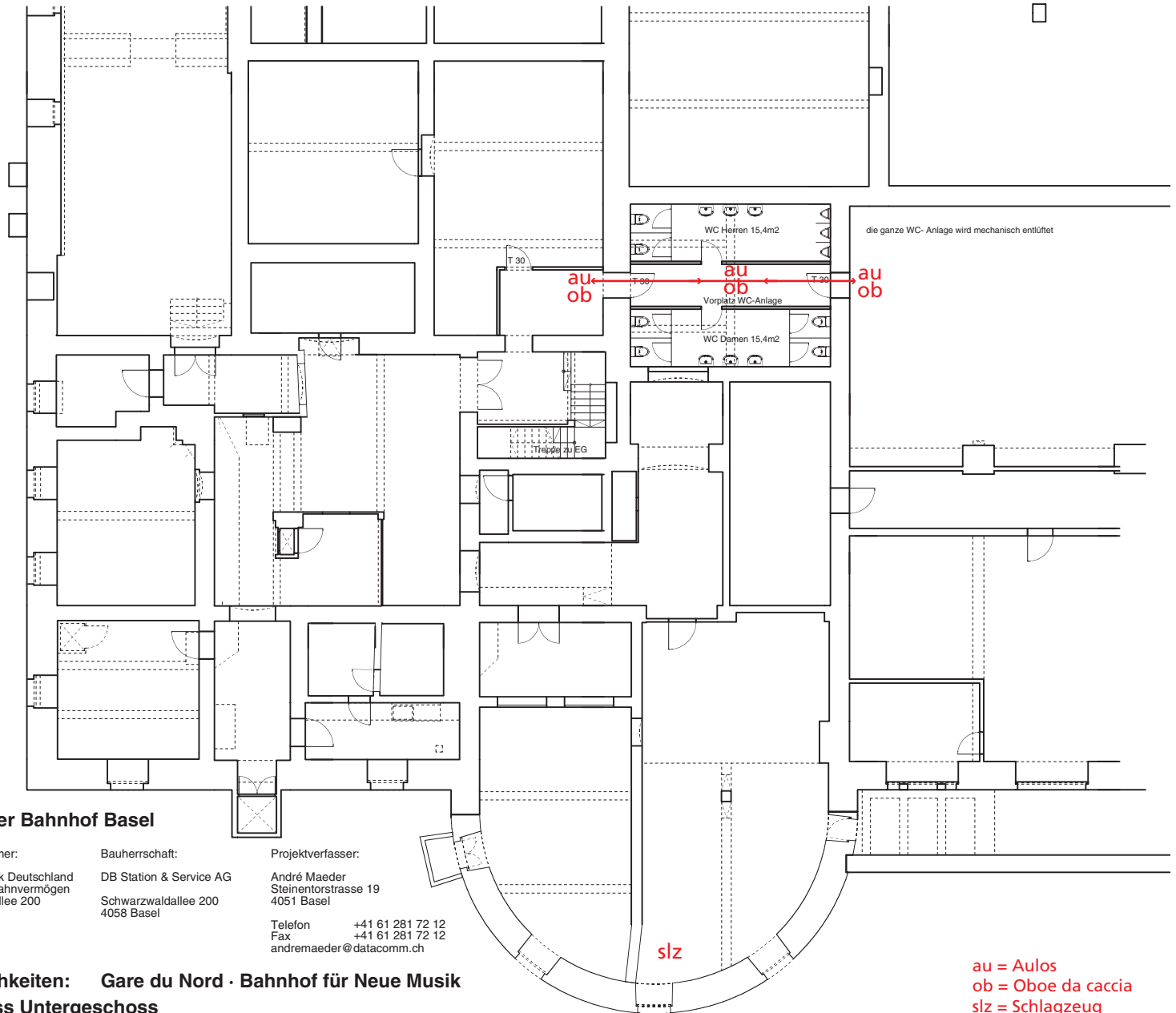
Sie klingen einerseits von alleine, einen Bahnhof kann man schlecht abstellen. Aber wie verhilfst du den anderen Stimmen zur Artikulation?

Die Grundentscheidung bei der Konzeption des Stückes ist ja eine sehr rigide: Nämlich sämtliche Akteure aus dem Aufführungsraum zu verbannen. Das Publikum ist wirklich mit dem Raum alleine. Es gibt auch keine Lautsprecher oder irgendwas anderes, das signalisieren könnte, dass in den Raum etwas rein

gebracht werden könnte, sondern alles, was passiert, passiert um diesen Aufführungsraum herum. Und zwar so, dass es entweder fest ist, oder dass es beweglich ist, also dass Sänger und Sängerinnen sich bewegen, bei Streichern ist das schon sehr viel schwieriger. Es gibt Abstufungen von Bewegungen, so dass vom Zuhörer aus nicht so genau ortbar ist, wo was eigentlich herkommt. Am wenigsten klar wird es beim Schlagzeug sein, es dringt so von unten in den Raum und ist wahrscheinlich eher eine körperliche Erfahrung als eine akustische. Diese räumliche Trennung von Zuhörerschaft und Aufführung, die dann auch wiederum als Konsequenz nach sich gezogen hatte, dass die verschiedenen Beteiligten relativ unabhängig voneinander agieren müssen ... es gibt ja keine Chance, die zentral zu steuern, und das ist auch gut so, weil das an so einem Ort auch nicht möglich ist, es ist ja sowieso immer eine Fiktion, dass da einer sitzt und wie der *Puppetmaster* alles richtig bewegen kann. Schon wenn ein Rollstuhlfahrer in den Zug einsteigt, kommt die Planung gleich durcheinander. Gut, es gibt Kulturtechniken, wie man besser oder schlechter damit umgehen kann, aber die Voraussehbarkeit ist nur bedingt an die Uhr gekoppelt, und so ähnlich wird es bei dieser Aufführung auch sein. Die Aufführenden werden einander begegnen – oder zum Teil auch nicht – und gemeinsam etwas tun, was für die Aufführenden einerseits eine Herausforderung ist, andererseits natürlich auch ein bisschen ein bedauerlicher Zustand, weil sie gar keine Chance haben mitzubekommen, was eigentlich passiert. Vielleicht gibt es bei den Schlussproben doch die Möglichkeit, dass sie sich einmal abwechselnd in den Raum hineinbegeben, damit sie mal merken, woran sie überhaupt beteiligt sind [diese Möglichkeit wurde schließlich nicht genutzt]. Es kann sonst eine frustrierende Sache sein, wenn man etwas tut, ohne die Möglichkeit zu haben, auf etwas mit dem eigenen Ohr zu reagieren.

Nicht nur die Interpreten sind in einer eigentümlichen Situation, sondern auch der Komponist, denn dein Raumbewegungskonzept beinhaltet sehr viele Unwägbarkeiten. Die Abstimmungsarbeit dessen, was du dir ausgedacht hast, wird bei den Proben wahrscheinlich einen sehr großen Raum einnehmen.¹⁸

Positionen der Aufführenden



Badischer Bahnhof Basel

Grundeigentümer:

Bundesrepublik Deutschland
 Bundeseseisenbahnvermögen
 Schwarzwaldallee 200
 4058 Basel

Bauherrschaft:

DB Station & Service AG
 Schwarzwaldallee 200
 4058 Basel

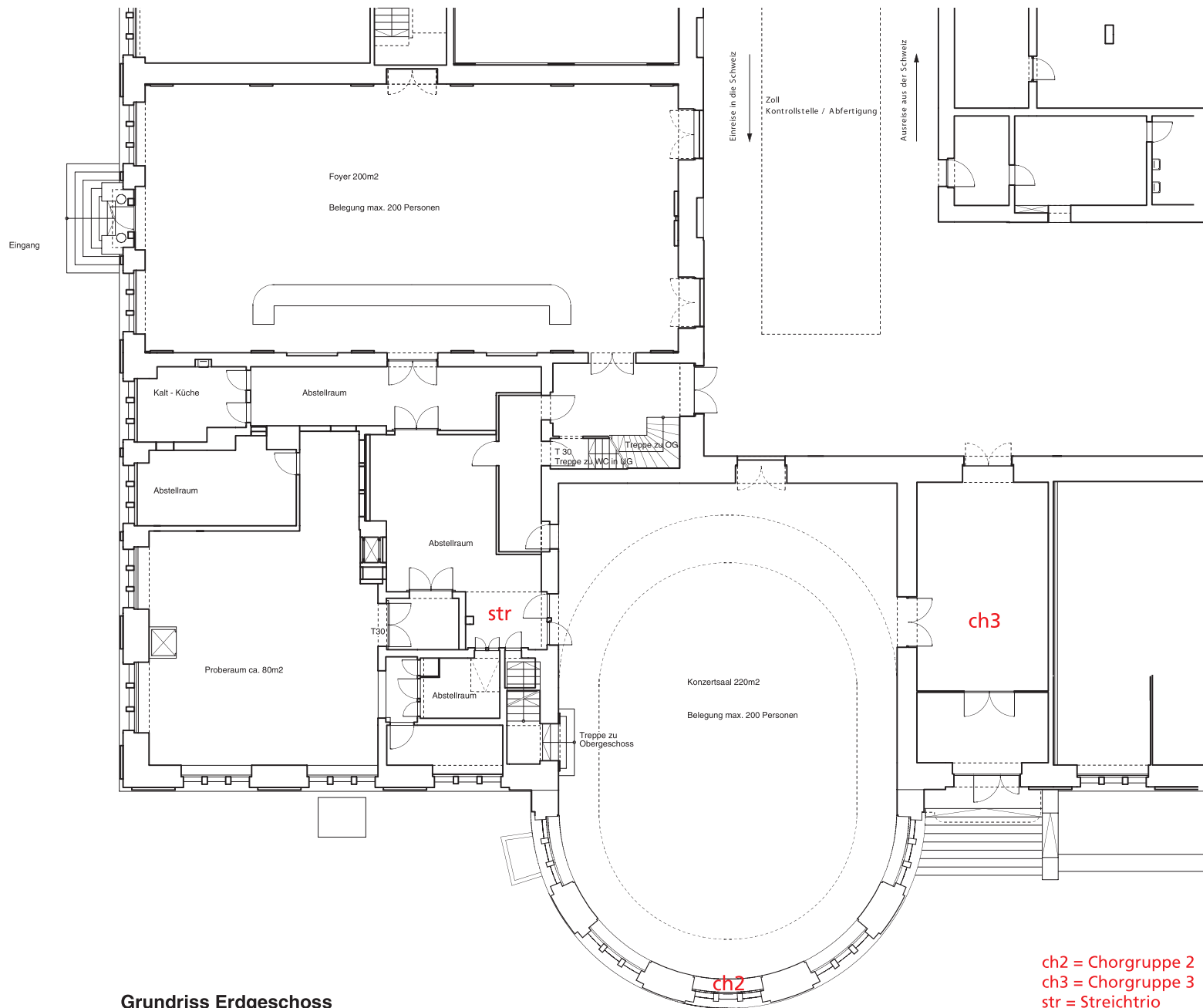
Projektverfasser:

André Maeder
 Steinentorstrasse 19
 4051 Basel

Telefon +41 61 281 72 12
 Fax +41 61 281 72 12
 andremaeder@datacomm.ch

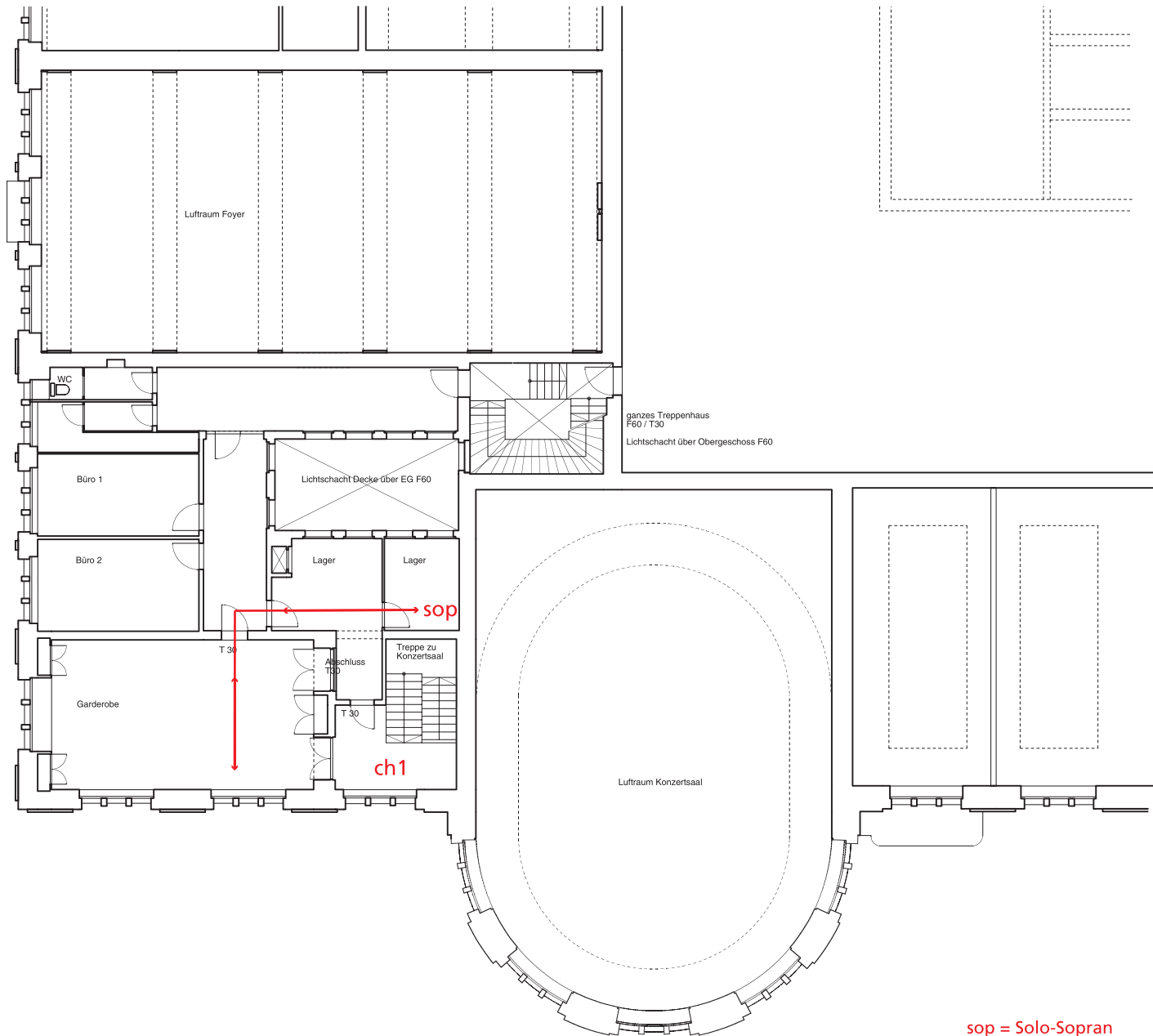
Räumlichkeiten: Gare du Nord · Bahnhof für Neue Musik
Grundriss Untergeschoss

au = Aulos
 ob = Oboe da caccia
 slz = Schlagzeug



Grundriss Erdgeschoss

ch2 = Chorgruppe 2
 ch3 = Chorgruppe 3
 str = Streichtrio



Grundriss Obergeschoss

sop = Solo-Sopran
ch1 = Chorgruppe 1

Es hat ja auch gewisse Gefahren. Man könnte sagen: Ich mach' das, und dann passiert irgendwas. Das wäre bei dieser Sache nicht gut, weil es schon darauf ankommt, dass die Relationen gewahrt werden. Die Relation zwischen den verschiedenen Beteiligten – es hat keinen Wert, wenn man das Streichtrio raus setzt, weil man dann überhaupt nichts mehr hört, dann brauchen die auch nicht zu spielen. Das ist dann bloß noch Show, auch wenn man es nicht sieht. Und andererseits muss man beim Schlagzeuger schauen, wie hart er draufschlagen darf, damit sich die Energie, die dadurch entsteht, in der richtigen Weise im Raum materialisiert, das gleiche gilt für die Sängerin. Das ist für mich aber auch das Gute an dem Konzept: Ich kann Dinge verlangen, die eigentlich so nicht möglich sind. Eine Sängerin, die das hohe b singt, kann nicht *piano pianissimo* singen. Wenn sie es versuchte, würde sie dabei ihre Stimme kaputt machen. Das hat keinen Wert. Aber in dem Moment, wo sie ziemlich weit außerhalb ist, kann sie den Ton in einer für sie nicht allzu unangenehmen Lautstärke singen, und er kommt trotzdem in der richtigen Lautstärke an. Das erweitert die klanglichen Möglichkeiten. Man kann mit dem Englischhorn (tatsächlich wird es eine Oboe da caccia sein, deren Klangcharakteristik noch stärker ausgeprägt ist) arbeiten, ohne befürchten zu müssen, dass das die leisen Streicherklänge auf jeden Fall zudeckt. Man kann wie gesagt den Herkunftsort des Klanges verändern, ohne dass man einen fiktiven Raum herstellen muss. Das ist mir bei dieser Sache sehr wichtig, weil ja der Gegenstand und der Aufführungsort identisch sind und im Prinzip ja die Gare du Nord klingt. Man braucht also keinen künstlichen Raum zu basteln, der etwas anderes ist als die Gare du Nord. Bei Nono kommt es vor, dass er versucht, mittels Klangbewegungen einen imaginären Raum zu bauen, durch Lautsprecher. Das ist aber ein anderes Konzept. So faszinierend das ist, was dabei herausgekommen ist, hier geht es um etwas anderes. Es geht um die verschiedenen Stellen, wo aus den Mauern etwas rauskommt. Es ist nicht so genau ortbar, man weiß auch nicht, was wann wo kommen wird. Wenn der gleiche Instrumentalist von verschiedenen Positionen aus spielt, entsteht eine andere Situation, als wenn man drei Instrumentalisten mit dem gleichen Instrument hätte, die nacheinander spielen, weil das einfach eine andere Übereinstimmung ergibt. Man merkt

das vielleicht schon. Es sind natürlich sehr geprägte Instrumente, die man da hört: Aulos, das ist ein Klang, den man sonst nicht hat, und der sehr klar identifizierbar ist. Und Oboe da caccia und eine Sängerin, die sehr hoch singt, das ist auch gut erkennbar. Es sind sehr charakteristische Klänge, die etwas deutlich machen. Es geht um eine innige Verbindung zwischen Spieler und Instrument, zwischen Interpret und Klang, was man so nicht durch verschiedene Leute ausdrücken könnte.

*Wir haben also den Aspekt der großen Distanznahme und gleichzeitig auch das Evozieren von etwas Charakteristischem durch intensive und individuell geprägte Verbindungen. Vielleicht sollten wir nicht ganz vergessen, dass das ganze Projekt mit dem Thema »Forschung« zu tun hat, im Projekt Dreizehn 13 wird ja Forschung von musikalischen und historischen Fachleuten quasi auf verschiedenen Gleisen betrieben. Die Historiker, die an diesem Projekt beteiligt sind, versuchen zum Teil historische Gegebenheiten mit persönlichem Erleben zusammenzubringen, indem sie diskutieren, was bestimmte Personen in der Geschichte erlebt haben. Bei dir scheint es etwas ähnliches zu geben: Einerseits gibt es die große zeitliche Distanz durch den Fluchtpunkt in der Antike, wodurch sich vielleicht überpersönliche Konstanten manifestieren können, die womöglich sogar Rückschlüsse auf so etwas wie die *conditio humana* geben können, gleichzeitig geht es um persönliche Schicksale, die nicht unter die Räder der Geschichte kommen sollen.*

Ja, da ist sehr viel dran. Das geht bis in die Struktur des Stückes hinein. Der Vorteil ist natürlich, wenn ich Dramen von Aischylos oder Euripides habe, dann gibt es einen Chor und eine Chorführerin, dadurch entsteht schon ein Gegenüber von solistischer und chorischer Dimension. So habe ich auch die Texte ausgewählt, die Chorgruppen aus den Chören der antiken Vorlagen, die Solistin singt auf einen Text der Chorführerin oder von Euadne, die sich selber ins Feuer stürzt, um mit ihrem getöteten Mann vereint zu sein. Das heißt, es gibt durch die Struktur des antiken Dramas eine gute Möglichkeit, ohne dass das von außen hineingetragen wird, die Verbindung zwischen individuellem Schicksal und kollektivem Gedächtnis zu thematisieren. Es gibt ein Schicksal, das immer etwas Individuelles ist, aber es gibt auch ein kollektives Gedächtnis, denn die Einzelschicksale haben kollektive Auswirkungen. Das brauche ich als Autor nicht



Restaurant I. und II. Klasse, Foto 1913; heute Konzertsaal der Gare du Nord (aus: *Der Badische Bahnhof in Basel*, hrsg. von Fachleuten durch Frobenius A. G. Verlagsanstalt, Basel 1914; Fotograf nicht erwähnt)

selber besonders herzustellen, sondern es ist durch die Struktur des griechischen Dramas auf eine für mich wunderbar nutzbare Weise vorgeprägt. Das wäre dann schon kabarettistisch, aber wenn man so in diesem Saal der Gare du Nord sitzt, da sieht man dann natürlich schon diese etwas fülligen Herrschaften nach der Jahrhundertwende mit der Zigarre, man glaubt es wirklich zu riechen. Das kommt so aus den Wänden, der Zigarrenqualm ist da endemisch. Man sieht sofort, die Holztafelung folgt der guten Herrenstube im Gelsenkirchener Barock. Da ist die Signatur der Zeit, und da steckt sehr sehr viel drin in diesen Mauern. Es steckt sehr viel drin, was direkt mit diesem Gebäude zu tun hat, aber auch, was auf sehr viele andere Dinge verweist. Insofern ist es auch eine Art von Forschung, zu fragen: Was kann man aus diesen Mauern überhaupt rausholen? Und wie kann man das heute rausholen? Und zwar auf eine Weise, ohne dass das zu sehr auf diesen speziellen Ort mit seiner Geographie und seiner Zeit bezogen ist, sondern dass der Ort ein Beispiel ist für etwas, und nicht die Sache eingrenzt. Das ist ja bei jeder Forschung wesentlich, zu fragen ...

... was ist die paradigmatische Qualität daran?

Genau. Das ist bei jeder ordentlichen Forschung so, dass es um allgemeine Probleme geht. Auf eine gewisse Art ist das Stück auch eine Erforschung von Aufführungssituationen. Da ist der Bahnhof auch ein wunderbarer Anknüpfungspunkt, da man sich dort aufhält, weil man sich nicht dort aufhalten will. Es ist ja immer ärgerlich, auf dem Bahnhof zu warten, wenn etwa der Zug Verspätung hat. Eigentlich geht man nicht auf den Bahnhof, um dort zu sein, sondern man geht auf den Bahnhof, um weg zu sein. Und dieser Widerspruch wird bei mir umgekehrt: Man geht in ein Konzert, um etwas zu hören, um Musiker zu hören und deren Energie über ihre Bühnenpräsenz wahrzunehmen, und die sind jetzt nicht da. Es ist auch die Frage: Wie reagiert man als Publikum darauf? Ich weiß das noch gar nicht, was da passiert, wenn da überhaupt nichts ist. Das geht ja bis in soziologische Zusammenhänge: Soll da geklatscht werden? Oder nicht? Es ist ja merkwürdig, wenn man in einem leeren Raum klatscht. Dass da dann von irgendwoher Leute kommen, ist ja eigentlich nicht wirklich abzusehen. Für mich ist es auch ein Befragen, wie wir mit einem Live-Konzept heute umgehen. Dass man etwas macht, was man nicht so gut auf eine Scheibe pressen kann. Allenfalls dokumentarisch. Ein wichtiger Teil vom Konzept ist, dass es wirklich gemacht werden muss und dass man es nicht so leicht anders herstellen kann. Wenn man das über Kopfhörer hören würde, wäre das eine komplett andere Situation. Dann hört man es genau so wie andere Musik, aber in dem Moment, wo es gemacht wird ... also den Ausschließungseffekt kann man nur bei der wirklichen Aufführung erzielen. Das ist natürlich eine wichtige Sache. Es hat wie gesagt damit zu tun, dass eine für einen Bahnhof ganz normale Situation umgekehrt wird.

Vielleicht könnten wir einige konkrete Sachen behandeln, wenn das nicht zu indiskret ist ...

... das werden wir sehen.

Das ganze Projekt besteht ja hauptsächlich aus der Arbeit an Quellen. Wie werden die antiken Quellen kompositorisch ins Spiel gebracht?

Ich habe einfach einzelne Sätze, meistens sind es nur Teilsätze, herausgenommen, es ist nur ein ganz winziger Teil des Bestandes

dieser zwei Dramen. Wobei wie gesagt Chortexte nur vom Chor und Solotexte nur solistisch vorgetragen werden. Das dient zur Artikulation des Klanges. Ich gehe davon aus, dass man nicht unbedingt eine Übersetzung machen sollte, weil diese einzelnen Worte, die dann übrig bleiben, nur sehr wenige sind. Man kann ja nicht die beiden Dramen im Programmbuch abdrucken, aber die Worte, die rausgenommen worden sind, sind sehr wenige. Genau wie die Töne, die kommen, das sind auch sehr wenige. Aber andererseits transportieren die natürlich Geschichte oder Geschichten mit.

Auf welche Weise wählst du dieses reduzierte Sprach- und Tonmaterial aus? Welcher Filter wird angesetzt?

Also bei den Tönen ist es relativ einfach zu sagen: Das ganze Stück ist eigentlich die ganze Zeit mehr oder weniger ein Tritonus, der artikuliert wird. Wo der angesiedelt ist, liegt an den leeren Saiten. Das e gibt es als leere Saite bei der Geige, da ist es vorhanden, ansonsten wird umgestimmt, und das zweigestrichene b ist jener Ton, der der Sängerin gerade noch zugemutet werden kann. Dadurch stand e und b von Anfang an fest, ich habe mich an den technischen und physischen Gegebenheiten orientiert. Nun sind e und b ja nicht irgendwelche Töne, sie sind natürlich auch durch ihren Gebrauch in der Geschichte geprägt.¹⁹ b hat ja eine ganz komische Geschichte, das merkt man schon, wenn man mit Ausländern zu tun hat, es ist manchmal nicht ganz einfach, sich über diesen Ton zu verständigen: mal heißt es »b«, mal »b flat«, »si bemol« und so weiter. Das ist so ein unklarer Ton. Was ja eigentlich gar nicht zu unserer musikalischen Tradition passt, weil in ihr Töne immer sehr fest gezurrt wurden. Das passte dann ganz gut zu den Bereichen der Sänger und auch zum Aulos, auf dem nicht alle Töne gleichmäßig verfügbar sind. Ich konnte aus diesen technischen Dingen ein Konzept entwickeln, das es mir erlaubt zu realisieren, was mir vorschwebt. Nachdem mir klar war, wie das ungefähr laufen soll, stand dann plötzlich wieder sehr viel fest. Das Stück ist reichlich 50 Minuten lang. Exakt 50 Minuten und 3 Sekunden. Das klingt kabarettistisch, hat aber einfach nur mit der Struktur zu tun. Damit ist klar, dass es eine bestimmte Anzahl von Einsätzen der Chorgruppen gibt. Es gibt drei Chorgruppen, das kann man in Relation setzen zu

Strophe und Gegenstrophe im antiken Drama. Das heißt, die eine Chorgruppe hat immer auf der Strophe Text, die andere Chorgruppe kriegt Text aus der Gegenstrophe. Ich habe dann alles gelöscht, was auf die konkrete Story abzielt, also Namen und andere Konkreta ...

... du hast dich auf die archetypischen Wendungen konzentriert?

Ja. Andererseits kommt im antiken Text die Stadt mit dem Fluss vor. Das ist dann komischerweise stehen geblieben, weil da nur ganz wenige Zeilen waren, da musste ich irgendetwas

Der Ton b

Die Sonderstellung des Tons b offenbart sich bereits in der Tatsache, dass er im deutschen Tonalphabet als Deklination des Tones h figuriert – wieso heißt es nicht »hes«? Wieso ist das Versetzungszeichen b molle zur Bezeichnung eines eigenen Tonorts avanciert? Der Musiktheorieprofessor der Hochschule für Musik Basel Qiming Yuan gibt am 6. Januar 2011 per Email dafür folgende Erklärung:

»Es gibt die drei Hexachorda, auf c, f und g; um quasi die gleiche Struktur zu haben, brauchen wir den ton b auf der Skala von f. Dieses Hexachordum heißt auch »molle«, das heißt, wir haben eine Doppelstufe, um den Tritonus zu vermeiden (»mi contra fa«). Außerdem ist es in jeder Melodie quasi verboten, bei einer 6-Tonreihe über dem Ton »la« – dem 6. Ton – eine große Sekunde zu singen, das heißt, wir haben automatisch ein b über dem a, falls von c aus gesungen wird. Diese alternativen Stufen (b und h) verloren ihre Bedeutung, als Glarean [1488–1563] 12 statt 8 Modi einsetzte, denn der dorische Modus mit b und h wäre für ihn entweder dorisch oder äolisch, was es vorher nicht gab. Und durch das Dur-Moll-System wurde das Ganze komplett abgesetzt, seither steht immer nur die eine Stufe zur Verfügung.«

Die Relikte eines hexachordalen Denkens wirken in der Orthographie der tonalen Musik nach: Diesen Widerspruch lässt Ullmann für sich arbeiten.

stehen lassen. Das war dann eher zufällig. Ich habe da auch nicht gewürfelt, sondern die Textauswahl ist eine willkürliche Entscheidung von mir. Der Entscheidungsspielraum war nicht sehr groß, weil ich schon diese formalen Entscheidungen getroffen habe, also Chor zu Chor, Solo zu Solo. Da von vornherein klar war, dass keine Story transportiert werden soll – das ginge ja auch nicht bei diesen zwei sehr verschiedenen Stücken, die ja bloß denselben Namen haben und sozusagen bloß dieselbe Situation evozieren –, konnte die Solistin auch keine der handelnden Personen sein. Bei Aischylos ist die Hauptperson ohnedies der Chor, deshalb ist es auch ein relativ selten gespieltes

Stück, ich kann mich nicht entsinnen, das jemals auf der Bühne gesehen zu haben ...

... beide Stücke werden relativ selten gespielt ...

... Euripides wird sowieso nicht so oft gespielt, allenfalls die *Medea*. Gut, es ist vielleicht auch ein bisschen Athener Propaganda, das merkt man natürlich. Und schon deswegen war klar, dass diese ganzen Geschichten alle raus müssen. Es ist also nicht sehr viel Text übrig geblieben, aber doch noch mehr, als ich ursprünglich gedacht hatte.

Gibt es außer Aischylos und Euripides noch anderes Textmaterial?

Nein. Nur insofern, als die realen Texte des wirklichen Bahnhofs auf die Ausführung Einfluss nehmen. Etwa wenn während des Stücks Durchsagen zu hören sind. Ich hatte natürlich überlegt, ob ich mich an den Mandelstam noch ranmache [Ossip Mandelstams Gedicht *Bahnhofskonzert*, siehe oben, S. 104]. Aber dafür gibt es keinen bei der Aufführung Beteiligten, der das artikulieren könnte. Da hätte ich noch jemanden erfinden müssen, sonst hätten die formalen Zuordnungen nicht mehr gestimmt. Wenn ich mich entscheide, die Sängerin kriegte diese und jene Texte als Chorführerin oder als Solistin, und die Chorgruppen kriegen andere Texte, weil sie Chorgruppen sind ... wenn noch ganz andere Textsorten hinzukämen, wäre diese Zuordnung nicht mehr plausibel. Die einzigen, die dafür in Frage kämen, den Mandelstam zu artikulieren, wären die Streicher, die könnten das machen, während sie spielen. Aber angesichts ihrer räumlichen Position und dem, was sie machen, hatte das keinen Sinn. Deshalb habe ich diesen Plan sehr schnell verworfen. Hinzu kommt also einzig, was das Haus selber bringt.

Mir kommt es so vor, als wären schon sehr viele wesentliche Entscheidungen gefällt worden ...

... ja, leider. Es geht demnächst schon an die Niederschrift des Stücks. Es muss ja auch, sobald an der Musikhochschule die Ferien beginnen [29. Juni 2009], die Partitur geschrieben werden. Es wird ja keine Gesamtpartitur geben, aber die Stimmen sind nicht normale Stimmen. Erstens, weil die räumliche Bewegung in der Partitur festgehalten ist, zweitens möchte ich eigentlich

die flut des erasinus

»ἴτε μὲν ἀστυάνακτας
μάκαρας θεοὺς γανάοντες
πολυούχους τε καὶ οἳ χεῦμ' Ἑρασίνου
περιναίουσιν παλαιόν
ὑποδέξασθε δ' ὅπαδοι
μέλος, αἶνος δὲ πόλιν τάνδε Πελασγῶν
ἔχέτω, μηδ' ἔτι Νεΐλου
προχοᾶς σέβωμεν ὕμνοις«

»Nun lasst uns dieser stadt herren
glücklichen göttern gesang weihen
die den stadtkreis und die flut des erasinus
seit alters rings umwohnen
nehmt auf, gefährtinnen,
den (unsern) gesang! Lob aber sei der stadt (dem stadtvolk) der
Pelasger
gezollt, nicht mehr des nil(fluss)'
weiter mündung sollten wir (hymnen) singen«

Aischylos, *Die Hilfeflehenden*, Vers 1018ff. Deutsche Übertragung von Jakob Ullmann. Vgl. *Ἔπος μετέωρος*, Chorgruppe 3, um Minute 50.

die Stimmen alle auf Transparentfolie schreiben, so dass man im Idealfall alle Stimmen aufeinander legen könnte, und dann so etwas Ähnliches wie eine Partitur erhalten würde. Das schwebt mir vor, mal sehen, ob sich das überhaupt realisieren lässt. Es sind ja eine Menge Beteiligte, und wenn man die Bewegungen nicht nur beschreiben, sondern graphisch andeuten möchte, kann es Platzprobleme geben. Aber im Prinzip soll das so sein, ich habe mir schon Folien gekauft und einen Plan gemacht, wie diese Bewegung aussieht. Eine weitere Schwierigkeit kommt daher, dass wir daran gewöhnt sind, zweidimensionale Partituren zu haben. Mir schwebte immer schon vor, einmal eine dreidimensionale Partitur zu schreiben. Aber es ist dann auch sehr schwierig zu lesen. Ich habe das schon einmal probiert mit *disappearing musics* [for six players (more or less), 1989/91]. Da musste ich die Partitur farbig machen, weil man sonst das Perspektivische nicht mitkriegt.

Vielleicht ließe sich das mit technischen Mitteln realisieren?

Ja, wenn eines Tages die Rechner und die Beamer nicht mehr diese laute Kühlung brauchen, geht es vielleicht. Bis dahin habe ich die Sorge, dass zu viel Krach entsteht durch die Maschinen.

Soviel vielleicht zum Stand der Arbeiten und zu den Entscheidungen, die bereits getroffen sind. Welche Dinge sind denn noch unklar?

Viel weniger als mir lieb ist! Im Streichersatz gibt es noch ein paar Sachen, von denen ich noch nicht genau weiß, ob die Zahlen, die ich dafür habe, Sinn machen. Das kann ich erst wissen, wenn ich alles aufgeschrieben habe. Die Chorgruppen benutzen nicht-temperierte Systeme, die haben ihre eigenen Bereiche. Die werden auch eine andere Art der Notation kriegen, sie mit normalen Noten zu notieren, hat keinen Sinn. Wenn man ein zu hohes es schreibt, klingt es auch wie ein zu hohes es.

Du verwendest also keine Abweichungsnotation ...

... beziehungsweise Quart-Quint-Strukturen, in denen eine Art Graph drin ist, sehr fein gezeichnet, und dann müssen sie schauen, wie sie das realisieren können, zum Beispiel wenn sie etwa ungefähr die Hälfte einer Quarte singen, wie das dann jeweils klingt.²⁰ Mir scheint eine solche veränderte Notation

Arithmetisches, harmonisches und geometrisches Mittel

$$x_{\text{arith}} = a + b / 2$$

$$x_{\text{harm}} = 2ab / a + b = x_{\text{geom}}^2 / x_{\text{arith}}$$

$$x_{\text{geom}} = \sqrt{a \times b}$$

Bezüglich der Oktave (2/1) entspricht das arithmetische Mittel der Quinte (3/2), das harmonische Mittel der Quarte (4/3).

sinnvoller zu sein. Der zentrale Klang e–b ist ja das nicht existente geometrische Mittel der Oktave, also die Teilung, die es bei Pythagoras nicht gibt. Das arithmetische und das harmonische Mittel gibt es, nur das geometrische nicht, da kriegst du eine irrationale Zahl. Da war man in der Antike gleich so erschrocken, dass der arme Hippasos von Metapont ertrinken musste, weil er es ausgeplaudert hat.

Du erwähnst Zahlen, die in irgendeiner Form in einen Streichersatz zu transformieren sind. Ist das Übersetzen von Zahlen in Töne eine wesentliche kompositorische Handlung?

In gewisser Weise schon. Bei mir ist es immer gleich: Ich muss erst wissen, wie lang ist das Ding. Dann habe ich eine Klangvorstellung davon, aber nicht von A bis Z, sondern als Ganzes, wie so eine Postkarte von den Alpen. Da guckst du drauf, und so sieht das aus. Und dann musst du gucken, was ist das genau? Was hat diese Konstruktion für Folgen, wenn das so klingen soll? Dann bastele ich mir ein System, von dem ich denke, dass es das ergeben wird, was ich als Klangvorstellung habe. Ich kann das natürlich nie genau beurteilen, weil die Klangvorstellung sich ja auch ändert, während man daran arbeitet. Ob es genau die Klangvorstellung ist, die man am Anfang hatte, oder ob der Prozess der Arbeit nicht darauf Einfluss nimmt, das ist noch eine Frage. Aber jedenfalls bastele ich mir ein System, von dem ich denke, dass dieses Ergebnis dabei rauskommt. Ich kann mich täuschen, dann kann ich die Arbeit wegschmeißen und noch mal etwas anderes probieren. Auf diese Weise habe ich auf jeden

Der Verrat des Hippiasos

Der Verrat des Hippiasos von Metapont (ca. 550–480 v. Chr.), Mathematiker, Musiktheoretiker und Philosoph aus dem Kreis der Pythagoreer, ist in verschiedenen Versionen überliefert:

»Von Hippiasos insbesondere berichten sie (die Mathematiker), er habe zwar zu den Pythagoreern gehört, da er aber erstmals schriftlich das Geheimnis der Sphäre aus zwölf Fünfecken an die Öffentlichkeit gebracht habe, sei er als Gottloser im Meer umgekommen. Der Erfinderruhm sei ihm freilich zuteil geworden, obwohl doch alles von Ihm stammt; denn so bezeichneten sie Pythagoras und nennen ihn nicht mit Namen.«

»Denjenigen, welcher als erster die Natur des Kommensurablen und des Inkommensurablen solchen eröffnete, die nicht würdig waren, an den Lehren teilzuhaben, sollen die Pythagoreer so tief verabscheut haben, daß sie ihn nicht nur aus der Lehr- und Lebensgemeinschaft ausschlossen, sondern ihm auch ein Grabmal errichteten mit der Begründung, ihr einstiger Gefährte sei aus dem Leben unter Menschen ausgeschieden.«

»Wie andere behaupten, zürnte die Gottheit denjenigen, welche Lehren des Pythagoras an die Öffentlichkeit trugen. So sei der Mann als Gottloser im Meer ertrunken, der den Aufbau des Körpers mit zwanzig Ecken verriet, (nämlich) die Tatsache, daß der Dodekaeder – einer der sogenannten fünf Körper – sich einer Kugel einbeschreiben läßt.«

»Einige sagen auch, dies sei ihm widerfahren, weil er das Geheimnis des Irrationalen und Inkommensurablen verraten habe.«

Iamblichos, *Vom pythagoreischen Leben*, Text und Übersetzung von M. von Albrecht, Zürich: Artemis Verlag 1963, zitiert nach: Bartel Leendert van der Waerden, *Die Pythagoreer. Religiöse Bruderschaft und Schule der Wissenschaft*, Zürich – München: Artemis Verlag 1979, S. 71 f. Heute wird auch vermutet, dass die Ursache des Konflikts nicht primär im Umgang mit mathematischen Erkenntnissen lag, sondern im Gegensatz zwischen revolutionärem Denken und konservativen Kräften.

Fall die Möglichkeit, genaue Entscheidungen zu treffen. Ob du jetzt einen bestimmten Ton fünf oder siebeneinhalb Sekunden aushalten lässt, kannst du nicht aus deiner Vorstellung ableiten. Aber du musst es trotzdem entscheiden. Da muss man halt einen Entscheidungsprozess haben, den mache ich mir durch so ein System. Und wenn das Stück fertig ist, wird das System weggeschmissen, dann kommt es in den Papierkorb. Was manchmal bei den Proben zur Folge hat, dass ich auch nicht mehr ganz genau weiß, wie ich es gemacht habe. Es hatte wahrscheinlich einen Grund, und wenn ich mich verschrieben habe, habe ich mich halt verschrieben. Aber dieses System ist der Krückstock, den ich schon brauche. Es ist wie gesagt eine mathematische Konstruktion, über die es aber erst ab dem Moment sinnvoll ist nachzudenken, wenn ich weiß, wie das Stück klingen soll, wie es abläuft und wie die Gewichte verteilt sind. Wenn man so herangeht, hat das natürlich zur Folge – und das ist bei meinen Stücken ein bisschen die Krux –, dass da relativ statische Konstruktionen herauskommen, weil man vom Großen immer ins Kleine geht. Da gibt es nicht so viel Überraschung. Aber das ist halt mein musikalisches Denken.

Die »Postkarte« beziehungsweise Klangvorstellung: Fällt das vom Himmel?

Nein, das muss mir einfallen. Man hat so bestimmte Fetzen, über die muss ich so lange nachdenken, bis ich weiß: aha, so geht es. Das ist ein ziemlich langer Prozess, man muss warten, bis aus den Fetzen und Ideen das Ganze erscheint. Das ist sozusagen die Phase der musikalischen Imagination. Das kannst du machen, wenn du spazieren gehst. Und dann gibt es auch Situationen, in denen man eine Sache verwirft, wenn man erkennt: Nein, das funktioniert nicht. Das ist eigentlich das schwierigste: Eine Sache, von der man weiß, dass sie nicht funktioniert, auszulöschen, und dann noch mal auf Null zurückgehen. Vergessen ist viel schwieriger als sich zu erinnern.

Nochmals zum Badischen Bahnhof: Gibt es auch persönliche Erfahrungen oder Erlebnisse, die du mit diesem Ort verbindest?

Als ich zum ersten Mal aus der DDR hinaus konnte, habe ich ein bisschen gemogelt: Ich hatte dieses Visum für Donaueschingen, 1988, da startete in der Bundesrepublik die ARD ihr Kulturprogramm, das es damals gab, »1plus«, das gibt es schon lange nicht mehr. Dafür hatte ich eine Einladung gekriegt, und in der DDR hatte man den Eindruck, mich dahin fahren zu lassen sei besser, als mich nicht dahin fahren zu lassen. Und außerdem bestand die große Hoffnung, dass ich nicht mehr in die DDR zurückkomme. Eine Hoffnung, die ich dann allerdings nicht erfüllt habe. Aber Willy Hans Rösch hat mich immer nach Boswil eingeladen. Und da habe ich ihn angerufen, er sagte gleich: Ja, dann kommst du nach Boswil! Da musste ich auch das Einreisevisum in die Schweiz haben. Dann also kam es für mich zur ersten Begegnung mit dem Badischen Bahnhof. Ich kam völlig ohne Geld da an, aber alles ging sehr gut. Dann bin ich in die DDR zurückgefahren, und habe gesagt: So, jetzt will ich aber nach Donaueschingen fahren. Das gab einen Eklat. Als ich dann wieder ausreisen wollte (am Bahnhof Friedrichstraße), hatte ich mit Zöllnern zu tun, die an der Grenze meine Noten beanstandeten, und ich habe zu ihnen gesagt: Jetzt gleich fährt mein Zug, wenn ich den nicht erwische, kehre ich sofort wieder um und gehe nach Hause, ich hab' jetzt die Faxen dicke! Und das war die allerschwerste Drohung, die man ausstoßen konnte: Ich fahre nicht in den Westen! Das bewirkte, dass der Grenzer Angst kriegte, weil er mit dieser Drohung nicht gerechnet hatte, und er hat mich unbesehen laufen lassen, mit der Maßgabe, ich hätte in 48 Stunden wieder da zu sein. Was ich natürlich nicht gemacht habe, ich habe dann Nicolaus Richter de Vroe erst noch in München besucht und bin viel zu spät wiedergekommen, zum Schrecken der DDR. Insofern hatte der Badische Bahnhof als Grenzort für mich schon eine gewisse Bedeutung. Er stellte eine Grenze dar, die für die Leute in der Schweiz und in der Bundesrepublik – damals wurde ja noch kontrolliert – kein besonderes Problem war. Aber für mich war diese Grenze genauso unüberschreitbar wie die DDR-Grenze. Mit DDR-Pass ging es halt nicht. Ich habe ja 1989 noch in Freiburg einen falschen Westpass machen lassen, weil ich nach Colmar wollte, sonst hätten die Franzosen mich nicht hineingelassen. Auch in Japan gab es Ärger. An der Grenze dort war es lustig: Der Grenzbeamte sagte

zu mir am Flughafen in Osaka, er würde nicht viel Zeitung lesen und auch nicht viel Rundfunk hören und Fernsehen gucken, Politik interessiere ihn eigentlich nicht, aber er glaube doch gehört zu haben, dass das Land, aus dem ich zu kommen vorgebe, gar nicht mehr existiert. Insofern: Bei »Badischer Bahnhof« denke ich immer an solche Geschichten. Interessant ist aber auch, wie sich verschiedene Verhaltensmuster von Kontrolleuren gleichen. Zum Beispiel die Auswahl von Leuten, die immer ihre Pässe vorzeigen oder ihre Taschen aufmachen müssen, das kann man ganz genau vorhersehen. Da ist es ganz egal, ob es die Schweizer oder die Deutschen sind, es geht immer um dieselben Leute. Lustig ist auch, dass mein Ticket, wenn ich zwischen Berlin und Basel pendle, nur bis zum Badischen Bahnhof geht. Ich habe dieses Generalabonnement in Deutschland, und das endet im Badischen Bahnhof. Ich könnte damit zwar nach Zell im Wiesental fahren, auch nach Schaffhausen, aber ich kann nicht vom Badischen Bahnhof zum SBB fahren. Da bräuchte ich ein extra Ticket. Es wird auf dieser Strecke fast nie kontrolliert, aber ich habe mal den Schaffner im Zug gefragt, weil ich das doch bezahlen wollte, und der war damit völlig überfordert, er hat es mir dann erlassen, wohl weil er sich außerstande sah, das zu berechnen. Das ist alles sehr witzig, auch die Gebäude-Ebenen gehen durcheinander, unten ist Schweiz, oben ist Deutschland, aber auch nicht wirklich, ganz untendrunter ist wieder irgendwie Deutschland ... diese imaginären Abgrenzungen, die innerhalb eines Gebäudes stattfinden, finde ich so witzig, dass man, je nach dem wo man sich aufhält, etwas anderes ist. Aber es scheint auch Absprachen zu geben, auf einer übergeordneten Ebene läuft das ja alles. Was man gar nicht denken sollte, weil es eigentlich schwierig ist. Wenn jetzt jemand zusammenbricht, wohin wird der eigentlich gebracht? Welche Polizei ist zuständig? Es scheint irgendwie zu funktionieren. Das ist erstaunlich.

Die Situation der Grenze ist auch ein wichtiger Aspekt in Hinblick auf die Arbeit in dem Projekt. Es gibt diese wahnwitzigen Verquickungen von Zuständigkeiten, und zu verschiedenen Zeiten, das hast du ja selber erlebt, kann man an ein und derselben Grenze ziemlich verschiedene Erfahrungen machen. Inwiefern spielt das Nachdenken über Grenzen in deinem Stück eine Rolle?

Willy Hans Rösch und das Künstlerhaus Boswil

Willy Hans Rösch (1924–2000) betrieb eine Beleuchtungsfirma in Baden und war Gründer und langjähriger Leiter der Stiftung Künstlerhaus Boswil. Unter seiner Leitung hat die Stiftung in Boswil/AG seit den frühen siebziger Jahren vor allem im Bereich der neuen Musik vielfältige Aktivitäten entwickelt. Der ursprüngliche Zweck des 1953 gegründeten Kulturzentrums war die Einrichtung eines Altersheims für mittellose Künstler. Für seine Idee konnte Willy Hans Rösch international bekannte Musiker wie Pablo Casals, Clara Haskil, Yehudi Menuhin, Marcel Moyse, Aurèle Nicolet, Heinz Holliger und viele andere begeistern. Sie alle spielten in der Alten Kirche ohne Honorar zugunsten des Stiftungszwecks, manche von ihnen blieben dem Künstlerhaus jahrzehntelang treu. In den siebziger Jahren trat die Idee des Altersheims in den Hintergrund. Boswil entwickelte sich zu einer offenen Kulturwerk-

statt und einem Ort der Reflexion über Kunst und Gesellschaft mit internationaler Ausstrahlung. Es war damals auch einer der wenigen Orte, wo ein kultureller Austausch mit den sozialistischen Ländern unterhalb von Staats- und Verbandsebene möglich war. Trotz großer bürokratischer Hindernisse setzte sich Rösch immer wieder persönlich dafür ein, Künstler aller Sparten, vor allem Komponisten, zu Veranstaltungen und Arbeitsaufenthalten einzuladen. Viele der Ost-Komponisten, die in den siebziger und frühen achtziger Jahren im Westen »entdeckt« wurden, fanden den Weg in die westlichen Konzertsäle nicht zuletzt über Boswil, so unter anderem Marek Kopelent, Paul-Heinz Dittrich, Friedrich Goldmann, Friedrich Schenker, Edison Denissow, Jakob Ullmann und Arvo Pärt.

Zitiert nach Max Nyffeler, *Nachruf auf Willy Hans Rösch*, www.beckmesser.de (11. Dezember 2009)

Ich bin ja dadurch, dass die Grenzen nach außen gekippt sind, auf diese Konstruktion gekommen. Normalerweise begrenzt der Raum der Aufführung den Ort der Aufführung. Man kann genau sagen, wo innen und außen ist. Genau das ist bei mir aufgehoben, das ist andersherum. Die Grenze des Raumes begrenzt die Aufführung insofern, als sie außerhalb dieser Grenzen stattfindet. Dadurch wird die Grenze unsicher, daher auch der Titel, die Grenze wird unsicher hinsichtlich dessen, was zur Aufführung gehört und was nicht. Es ist nicht so, dass man sagen kann: Ja gut, es gibt immer irgendwelche Umwelteinflüsse und die muss man halt in Kauf nehmen. Sondern dadurch, dass die Umwelteinflüsse und die Teile des Stücks notwendigerweise für den Hörer parallelisiert werden, wird die Grenze des Stückes durchlässig, es findet eine Art Osmose statt. Ich habe die Instrumente schon so ausgesucht, dass man das noch mitkriegen kann. Dass in dem Moment, wo der Chor anfängt zu singen, die Aufführung losgeht, ist eigentlich klar. Aber es gibt Geräusche, es gibt Durchsagen, es gibt Sachen, die sind dann nicht fassbar, das heißt die Grenze wird dann wieder durchlässig. Der Titel ist im

Griechischen auch schön doppeldeutig, »μετέωρος« kann »oben« heißen – leider kann in der Gare du Nord über der Decke nicht gespielt werden, dann würde man wohl durchbrechen – oder »unsicher«.

Vieles von dem, was du sagst, evoziert die Situation der Bedrohung und der Unsicherheit. Ein wichtiger Punkt in deinem Musikdenken und -schaffen ist immer auch die Öffnung zu Neuem, im Bahnhof-Projekt hast du das einmal in Zusammenhang gebracht mit dem »Abfahren«, man fährt wo neues hin. Hier liegt vielleicht auch die Möglichkeit einer positiven Kehrseite zu all dem Grauenvollen, das sich bei dieser Thematik zeigt. Kann es hier eine Perspektive, die über Geschichte und Gegenwart hinauszeigt, geben? Welcher Art ist das Potential des Künftigen in deinem Stück?

Das ist der Punkt, über den man am schwierigsten sprechen kann, weil man da einen Anspruch formuliert, den man möglicherweise mit dem Stück nicht einlöst. Das muss das Stück erweisen, wenn es das tut, dann ist es gelungen, wenn es das nicht tut, dann ist es halt gescheitert. Das wird man dann

sehen. Gerade das Indeterminierte in so eine Zielrichtung zu determinieren, läge mir fern. Es wird sich zeigen, ob die Umkehrung der Grenzen eine Öffnung bewirken kann, ob das etwas Zukunftsträchtiges ist oder nicht, vielleicht weiß man es noch nicht nach der ersten Aufführung, sondern erst später. Wenn man das jetzt fassen könnte, dann bräuchte man wahrscheinlich das Projekt nicht.

Dieser Punkt ist auch aus Sicht der Forschung sehr wichtig. Wir betreiben ja nicht Forschung, um den Status quo zu bestätigen, sondern um neue Erkenntnisperspektiven zu gewinnen. Mit welchem Erkenntnisinteresse ist für dich dieses Stück verbunden?

Da ist eine doppelte Sache, die für mich immer wieder wichtig ist; einerseits die Frage: Inwiefern ist Tradition für uns heute noch verfügbar oder zugänglich? Inwiefern kann sie von uns noch fortgeschrieben werden? Oder entsteht irgendwann bloß noch Redundanz? Und zweitens: Inwiefern kann man in einer von Geräuschen erfüllten Welt noch sinnvoll eine musikalische Situation schaffen, deren erste Voraussetzung es gerade nicht ist, sich von seiner Umwelt vollständig abzutrennen? Jetzt gehe ich in dieser Sache etwas weiter als sonst, es ist im neuen Stück nicht nur durchlässig, sondern wird von vornherein mit thematisiert.

»Künstlerische Forschung« wird im Hochschulwesen nur gefördert, wenn nachweisbar Wissenszuwachs intendiert wird und ein bestimmtes Erkenntnisinteresse formuliert werden kann. Kann man diese Kriterien auf deine künstlerische Arbeit übertragen?

Das kann man schon. Man kann sagen, dieser Uhr-Tower ist ein Pforten von den Säulen des Herkules, jetzt geht es darum: Kann man rausfahren oder nicht? Das heißt, wir müssen es machen und uns fragen: Was ist in unserer Wahrnehmung passiert? Oder was ist für die Soziologie der Aufführung passiert? Was ist mit der Verbindung von Bewegung und Musik? Da kommt mir auch zupass, dass die Musiker draußen sind, weil ich das furchtbar finde, wenn die Leute auf der Bühne herumlaufen. Das bringt immer so eine Ablenkung, wenn man die nicht sieht, fällt diese Ablenkung weg. Das ist wie der Forscher, der auf sein Bakterium das Mikroskop richten will. Insofern ist diese Fokussierung nötig. Ich glaube, das ist eine der wichtigsten Fragen für die

Musik der Zukunft: Wie verhalten sich unsere im 19. Jahrhundert einstudierten Rituale der Musikausübung und des Musikkonsums zu unserer heutigen Situation? Eigentlich geht das immer weiter auseinander. Das muss man auch praktisch erproben, das kann man nicht nur mit schlaun Symposien. Man muss auch mal schauen: Was passiert eigentlich? Wenn wir zum Beispiel die Musiker nicht durch Lautsprecher ersetzen, sondern gar nichts da haben. Weitere Fragen könnten lauten: Wie ist unser Verhältnis zur künstlerischen Produktion, die nicht reproduzierbar ist? Ist es ein sinnvolles Ziel, künstlerische Produktion nicht reproduzierbar zu machen? Oder ist das ein Aufrechterhalten eines Originalitätskonzepts aus dem späten 18. Jahrhundert, das im 21. Jahrhundert angesichts der technischen Möglichkeiten absurd ist? Ich finde das so witzig: Die haben neulich auf YouTube ein Internetorchester gegründet, aber das hätte doch gerade nur im Internet spielen müssen! In New York haben die sich ja getroffen und das Konzert gegeben. Das finde ich so absurd, dass selbst hier auf das alte Ritual zurückgegriffen wird. Aber um darüber reden und das untersuchen zu können, müssen erst künstlerische Versuche unternommen werden, die solche Dinge in den Fokus nehmen.

Tarif

Der Tarif für eine Reise zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel Bahnhof SBB (ca. 3,1 km) ist unterdessen in vereinheitlichender Art und Weise geregelt worden: Sie kostet CHF 3,20 bzw. 2,20 (ermäßigt) oder EUR 2,80 bzw. 2,00 (ermäßigt) und entspricht damit dem Preis für ein Billett der Zone 1 im Tarifverbundnetz der Nordwestschweiz. Diese Preise gelten unabhängig von der Art des öffentlichen Fortbewegungsmittels (zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel Bahnhof SBB verkehren Züge, Trams und Busse).

(Stand 25. Januar 2012)



Michael Kunkel: Lieber Daniel Weissberg, im Projekt Dreizehn 13 befassen sich zwei Komponisten, Jakob Ullmann und du, mit der musikalischen Darstellung und Reflexion der Geschichte und der Gegenwart des Badischen Bahnhofs. Thema ist auch, wie ein Gegenstand mittels Musik erkannt werden kann – es zeichnet sich bereits ab, dass dies auf sehr verschiedene Weisen geschieht. Nun ist die Arbeit heute noch nicht vollständig abgeschlossen, es gibt daher die Gelegenheit, den Schaffensbeziehungsweise Erkenntnisprozess aus der Gegenwart heraus etwas zu bezeugen und zu dokumentieren. Welchen Ansatz des Umgangs mit der Thematik »Badischer Bahnhof« hast du gefunden, welches sind für dich leitende Fragestellungen?

Daniel Weissberg: Ich habe versucht, zu Beginn die Dinge ein bisschen auf mich wirken zu lassen, Informationen zu sammeln und gelesen, was es an Dokumenten gibt. Ich habe dann bald gemerkt, dass im Unterschied zu anderen Themenkompositionen, die ich früher hauptsächlich für das Ensemble 13 gemacht habe, letztlich so ein Bahnhof und seine Geschichte nicht direkt etwas hergibt, um das zu komponieren. Da klingt zwar relativ viel, aber heute anders als früher und die früheren Klänge kriegt man jetzt natürlich nicht mehr. Ich habe dann auch die Idee verworfen, den alten Bahnhof klanglich zu rekonstruieren ...

... mit Dampfloks und so ...

... genau, man wäre dann ziemlich bald wieder bei der *Étude aux chemins de fer* und damit glatte 60 Jahre zurückgeworfen mit so einem Ansatz. Und inhaltlich kommt die Frage, was das überhaupt soll und was das mit der Geschichte zu tun hat. Ich bin dann darauf gestoßen, dass die Geschichte des Badischen Bahnhofs, der ja dadurch besonders ist, dass mitten durch den Bahnhof eine Landesgrenze verläuft, die Wandlung des Grenzbegriffs ganz schön dokumentiert. Zur Gründung des Bahnhofs [am 13. September 1913] war das die Grenze zum Großherzogtum Baden. Und Grenzen von Großherzogtümern waren ja ganz anderer Art als unsere heutigen, die Grenzen konnten sich etwa durch Heirat von Fürstenkindern verschieben, relativ einfach auch durch Kriege, gut, das ging später dann auch noch, aber die Grenze umschloss ein herzogliches Besitztum, das prinzipiell auch veräußerbar war und sich durch Erbteilung und Heirat verändern konnte. Sie wurde dann eine nationalstaatliche Grenze, das Phänomen Grenze wurde dadurch ganz anders aufgefasst. Man sollte daran denken, dass es vor dem Ersten Weltkrieg so etwas wie Aufenthaltsgenehmigungen für Ausländer noch gar nicht gab, sondern wo man sich niedergelassen hatte, dort wohnte man dann eben. Meine Großeltern etwa sind vor dem Ersten Weltkrieg in die Schweiz gekommen, da waren Aufenthaltsgenehmigungen noch kein Thema.

Wo kamen sie her?

Väterlicherseits aus Polen, mütterlicherseits aus dem damaligen Ungarn, aus einer Region, die heute zu Serbien gehört [Vojvodina], und eine andere Großmutter aus Deutschland. Wenn ich heute Schengen beobachte, so stelle ich fest, dass die Grenze zwar nicht virtuell geworden ist, aber sie hat immer weniger einen Ort. Der Ort »Badischer Bahnhof« ist nicht mehr so stark ein Grenzort, sondern man sitzt im Zug nach Bern und plötzlich kommt eine Grenzkontrolle. Heute ist die Grenze ja eigentlich eine rassistische Grenze, die Grenze wird vor allem erlebt von Leuten, die dunkelhäutig sind oder ausländisch aus-

sehen, die werden dann kontrolliert und ich zum Beispiel nicht. Ich erlebe die Grenze dann indirekt über Leute, die mit mir im Zug sitzen. Euphemistisch könnte man das auch als ethnische Grenze bezeichnen. Fakt ist, dass Grenzkontrollen rassistisch geworden sind.

Im Fokus liegt also die Wandlung des Status einer Grenze, die in diesem Fall immer am gleichen Ort verblieb, was ja keine Selbstverständlichkeit ist. Auf welche Weise reflektierst du diesen Wandel mittels komponierter Musik?

Mit diesem Ansatz, dachte ich, müsste sich etwas machen lassen. Der nächste Schritt war dann, dass ich bemerkt habe, dass ich diese Texte, die ich bekommen habe – Berichte über den Badischen Bahnhof, historische Dokumente – nicht direkt vertonen oder in die Komposition integrieren kann.

*War das dieses ringgeheftete Dossier der Gare du Nord?*²¹

Ja. Auch die Materialien im Buch *Orte der Erinnerung*. Das war zwar alles spannend und geschichtlich interessant, aber um damit direkt komponieren zu können, gab das zu wenig her. Da wurde mir klar, dass die Texte bearbeitet werden müssen. Und wenn neuer Text generiert werden muss, dann möchte ich da nicht dilettieren, deswegen habe ich dann Alberigo Tuccillo, einen Schriftsteller, mit dem ich auch schon früher zusammengearbeitet habe, gefragt, ob er dazu bereit wäre, einen Text – es ist kein Libretto im engeren Sinn – zu schreiben.

Inwiefern gab die Textsammlung »zu wenig her«?

Es liegt an der Textform. Entweder müssen es Texte sein, die man als gesprochene Texte einfach so vorlesen kann, dann könnte man eine dokumentarische Sache herstellen in der Art eines radiophonen Live-Features. Ich dachte, dass das für den Abend nicht unbedingt erwünscht ist, wenn im Auftrag der Begriff »Oratorium« vorkommt.

Du hast dich von diesem Begriff leiten lassen?

Sehr begrenzt, aber immerhin kam es mir so vor, dass es nicht darum ging, eine Mischform zwischen Dokumentarstück und Hörspiel anzustreben. Auch da sind sehr viele Dinge, von denen

ich nicht den Eindruck hatte, dass man sie mit Musik irgendwie anders deuten kann, dass sie etwas hergeben, wenn man sie komponiert. Das wäre sicher bei einzelnen Erlebnisberichten möglich gewesen, wobei die sehr stark konzentriert sind auf die Zeit des Zweiten Weltkriegs. Wir haben ja sehr schnell gemerkt, dass im Projekt dies die Aufmerksamkeit sehr stark anzieht, dass man immer denkt: Wie war das im Zweiten Weltkrieg oder in der Nazi-Zeit? In vielen Biographien fehlen zwölf Jahre, über die Zeit von 1933 bis 1945 stehen dann nur zwei Sätze oder so. Aber nach Lenin ist das Gegenteil von einem Fehler auch ein Fehler. Die Geschichte des Badischen Bahnhofs nur auf diese zwölf Jahre zu konzentrieren, fand ich nicht einen sinnvollen Weg. Das heißt, die Texte, die am ehesten noch was hergegeben hätten, die waren eigentlich alle aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Also im Buch *Orte der Erinnerung*,²² dort stehen diese Berichte drin. Die Geschichten um den Badischen Bahnhof sind nicht unbedingt die interessantesten, weil die grüne Grenze die eigentliche Grenze war, wo sich dann die wichtigen Dinge abgespielt haben, und nicht die Grenze im Badischen Bahnhof.

Ein erster Schritt bestand darin, zu überlegen: Was könnte »Grenze« musikalisch auch unabhängig vom Badischen Bahnhof bedeuten? Was könnte das für den Text bedeuten? Da gab es dann auch Ideen unabhängig davon, dass der Badische Bahnhof das Thema ist. Es gibt natürlich sehr viele Grenzbereiche in der Musik. Zum Teil ganz banal: Die Grenze zwischen Verständlichkeit und Unverständlichkeit des gesprochenen oder gesungenen Wortes, die Grenze zwischen Geräusch und Klang und so weiter. Also ganz handfeste Sachen. Es gilt, dort nach Grenzbereichen zu suchen und auch die Grenzen von der einen zur anderen Klanglichkeit zu verwischen.

Durch morphing-artige Vorgänge?

Das spielt eine Rolle. Wenn man sich auch auf diese Weise mit dem Phänomen Grenze beschäftigt und im Text etwas beschreibt, das mit Grenze zu tun hat, dann würde das irgendwie einen Zusammenhang oder eine Grundstimmung ergeben – so die Annahme. Ähnlich ist Alberigo Tuccillo vorgegangen in der Hinsicht, dass er sich die Laute des Wortes »Grenze« vorgenommen hat und Wörter gesucht hat, die diese Laute be-

inhalten. »Grund« etwa beinhaltet »grn«. Dies ist mit der Idee verbunden, dass, wenn es einen Text gibt, in dem die »Grenz«-Laute sehr präsent sind, dadurch eine Art von Grundstimmung entsteht. Das hat mir natürlich sehr gefallen, weil diese Art der literarischen Herangehensweise sehr musikalisch ist.

Ist die Orientierung an solchen übergeordneten Merkmalen des Phänomens Grenze auch mit dem Wunsch verbunden, einer Fülle von Stoffen eine kompakte Gestalt zu verleihen?

Einerseits eine kompakte Gestalt, andererseits bietet das auch Möglichkeiten, durch das Eingehen auf historische Textpassagen, die klar datiert sind, musikalische Ausflüge zu machen, stilistisch. Zum Beispiel wird zitiert, dass Lenin von Zürich kommend und sich mit Dada beschäftigend aus der Schweiz ausgewandert ist. Wenn der Text davon handelt, gibt es natürlich die Möglichkeit, ihn musikalisch leicht dadaistisch einzufärben. Oder wenn Margaret Thatcher ungeplant in der Zeit der irischen Terrorgefährdung anstatt am Bahnhof SBB am Badischen Bahnhof eingeladen wird und der Bahnhofsvorsteher unglaublich stolz wurde, sie zu empfangen – sie ist natürlich ohne ihn zu beachten an ihm vorbei gerauscht, weil der Witz ja gerade darin bestand, dass niemand wusste, dass sie dort aussteigt –, auch dann gibt das was her, und ich kann musikalisch auf eine bestimmte Zeit rekurrieren. Ich fände es merkwürdig, eine fast hundertjährige Geschichte stilistisch ganz einheitlich darzustellen. Aber ohne Textbezug wäre es dann auch wieder merkwürdig, wenn also stilistische Anleihen wahrnehmbar sind, ohne dass deren Motivierung klar würde. Generell habe ich versucht, mich durch verschiedene Einfallstore der Thematik zu nähern. Ich habe auch die Raumproportionen des Badischen Bahnhofs übernommen, um Proportionen zu gewinnen für die Musik. Nicht im Sinn einer direkten Übertragung. Mit elektronischen Mitteln simuliere ich zum Beispiel reale akustische Raumverhältnisse des Bahnhofs, etwa als Resonanz für gesprochene Sprache. Sie kann dann klingen wie in einem Tunnel mit der Länge der Eingangshalle. Das ist nicht eine direkte Analogie, das wäre zu plump, weil man das heute so einfach kann, es geht eher darum, etwas musikalisch einzufangen, was die Räume auf eine übersetzte Art aus-

strahlen. Wie immer weiß man nicht, wie viel davon letztendlich wirklich spürbar wird.

In deiner Komposition scheint es darum zu gehen, wie eine Spannung zwischen im Grunde zufälligen Daten – geschichtlicher, lautlicher, proportionaler Natur – in kompositorischer Übersetzung entstehen kann. Vielleicht ist es wichtiger, diese Spannung wahrzunehmen als die kompositorische Darstellung der einzelnen Elemente?

Das ist die Hoffnung, dass diese Art von Widerstand generiert wird. Es ist ganz klar: Zunächst bedeuten diese Raumproportionen nichts, und überdies ist die Wiedererkennbarkeit nicht einmal für mich gegeben. Das funktioniert auf dieser Ebene sicher nicht. Ich weiß auch nicht, was daran direkt von Interesse sein sollte. Ich glaube, es ist eher die Art, für die Gestaltung etwas anderes zu haben als diese momentane geschmackliche Entscheidung, wo ich sage: »Ach, ich glaub', ich schreib' jetzt ein fis.« Oder ich gehe in mich, und warte, bis mich die Muse küsst, dann weiß ich, welchen Akkord ich hinschreibe. Sondern dass ich irgendwas habe, wofür ich dann auch noch den Musenkuss brauche, um zu wissen, was ich dann konkret tue. Aber es lenkt dann doch in eine ganz bestimmte Richtung. Und diese Richtung hat etwas mit der architektonischen Erscheinung des Bahnhofs zu tun.

Hier ist etwas, das für deine Schreibweise vielleicht charakteristisch ist: Das Arbeiten an gewissen Phänomenen oder Fragestellungen, nicht das Klären von Fragen, manchmal eher noch das Relativieren von Antworten, die wir zu haben glauben. – Du hast selber vorhin die Ensemble-13-Stücke erwähnt, das sind auch Kompositionen, in denen mit gegebenem Material, auch Dokumenten, in diesem Sinn umgegangen wird. Als Komponist trittst du gewissermaßen zurück, es geht weniger ums emphatische Komponieren, ausdrucksorientierte »Erfinden« von Musik als eher um das Anordnen von Klängen und Gedanken (ich weiß, dass auch die Grenze zwischen diesen Tätigkeiten nicht ganz sauber zu ziehen ist ...). Jedenfalls scheint mir die klangliche Veräußerung von Ausdruck nicht das Wichtigste in deiner Art zu komponieren zu sein, das zeigt vielleicht auch deine Skepsis hinsichtlich Musenküssen. Das Anordnen von Dingen, die künstlerisch-analytische Arbeit an Fragestellungen erinnert vielleicht auch ein bisschen an die Haltung des wissenschaftlich Forschenden. Ist das eine Haltung, die dir als Künstler attraktiv erscheint?

Ich habe Mühe damit, das so zu beschreiben, weil ich seit wenigen Jahren teilweise auch in der Forschung tätig bin. Ich sehe natürlich, dass es Parallelen gibt zwischen Forschung und künstlerischer Produktion. Ob man es deswegen gleich benennen soll, wie durch das Stichwort »Kunst als Forschung« impliziert wird, da bin ich sehr skeptisch. Ich weiß nicht, was es bringt, Dinge, nur weil sie Parallelen haben, gleich zu benennen. Es ist ein bestimmtes Interesse, das ich als Komponist habe, und das ist nicht das Interesse von jemandem, dem »Musik« einfällt, die er als Klangbild im Kopf hat und dann aufschreiben möchte, was es ja natürlich auch gibt; ich habe auch nicht das Bedürfnis, mich stilistisch irgendwo einzuordnen und mir vorzunehmen, etwa nur komplexistische Musik zu schreiben. Es ist das äußerlich voraussetzungslose Herangehen an Dinge, das Projekte ermöglicht wie jene mit Manfred Reichert. Kompositorisch hat mich daran sehr interessiert, von außen in etwas hineingestoßen zu werden um herauszufinden, wie ich damit kompositorisch umgehen kann. Das war ähnlich, als ich angefangen habe, Radiobeiträge zu machen. Im Lauf der Zeit bekamen dann manche Aufträge von Manfred Reichert für mich den Charakter von Gebrauchsmusik. Nach einiger Zeit wurde mir klar: »Jetzt weiß ich eigentlich, wie es geht«, dann verliere ich letztlich das Interesse als Komponist daran. Die Projekte blieben dennoch spannend, die Themen waren interessant, ich habe immer gern mit Manfred Reichert zusammengearbeitet, etwas gelernt und Geld verdient dabei. Aber als Komponist hat es mich dann nicht mehr so brennend interessiert, weil ich schon vorher wusste, wie es rauskommt, ich hatte ja das Feld eigentlich schon ausgelotet. Ich meine diese Collagen ...

... also diese drei Projekte: Sind Töne Töne oder sind Töne Webern, Fremder Ort Heimat und ÜberSchrift ...

... ja, wobei diese »Routine-Projekte« erst einige Jahre später kamen, vorher war noch *Mozart in Leib*, da habe ich nur zwei ganz kurze Beiträge gemacht, für Fred van der Kooijs Theater *Christophers Garten* habe ich die ganze Musik gemacht. Dann kam *Sind Töne Töne, ÜberSchrift* war schon ein Vorprojekt zu *Zeitball 2000*. *Fremder Ort Heimat* (1995/96) ist etwas, das mir sehr nahe ist, obwohl es ein ziemlich elitäres Ding ist. Das war für

mich wirklich enorm spannend, einen Umgang mit Texten von Hölderlin zu finden, ohne einfach aufzugeben, nur weil ich Hölderligers *Scardanelli-Zyklus* nichts hinzuzufügen habe. Dann würde ich eher den Leuten sagen: »Hört euch doch den *Scardanelli-Zyklus* an, der ist so toll, da braucht ihr nicht Weissberg zu hören.« Es ging darum, einen eigenen Zugang zu finden, der Hölderlin nicht vertont, sondern mittels dem die Schichten der unglaublich spannenden Folio-Hefte als Partitur interpretiert werden. Gut, das gehört jetzt nicht zum Thema ...

... dieser Kontext ist schon interessant. Zurück zu Dreizehn 13: *Du hast ja wichtige Schichten deiner Arbeit schon angedeutet: Zum Beispiel die Arbeit am Phänomen Grenze, die Zusammenarbeit mit Tuccillo sowie die Beschäftigung mit Eigenschaften des Raumes. Könntest du deine Arbeit in diesen Bereichen vielleicht noch etwas genauer oder detaillierter beschreiben oder womöglich Einblick geben in die weitere Planung? Das Stück ist ja noch nicht fertig.*

Was noch hinzukommt, ist die Arbeit mit Nives Widauer. Das kommt jetzt relativ spät dazu, was es nicht ganz einfach macht. Aber weil ich ihre Arbeit sehr mag und weil wir ähnliche künstlerische Ansätze haben, werde ich schon noch versuchen, darauf zu reagieren, wie sie mit dem gleichen Raum umgeht. Das sind noch sehr ungelegte Eier. Aber ich will gerne über ein paar ganz konkrete Dinge berichten, die ich schon geschrieben habe oder noch vorhabe zu machen: Das Eine ist, dass es einen Begrüßungstext gibt. Der Sprecher ist quasi der Bahnhof. Für Tuccillo war notwendig zu wissen, wer der Sprecher eigentlich ist. Für ihn war es hilfreich sich vorzustellen, dass der Bahnhof spricht. Am Anfang sprechen die acht Sänger den Begrüßungstext gegeneinander versetzt, damit ein Stimmengewirr entsteht, ein strukturiertes Stimmengewirr allerdings, weil immer der gleiche Text in einheitlichem Duktus gesprochen wird. Dazu spricht auch der Sprecher den Text; linear, und mit Hilfe der Elektronik wird jetzt die Stimme des Sprechers genommen, in gewissem Sinne gemorpht mit diesem Stimmengewirr. Man könnte auch sagen: Das Stimmengewirr wird wie die Stimmbänder behandelt, und vom Sprecher wird quasi der Mund genommen, der Mund, der die Laute formt, aber nicht mit der Stimme des Sprechers, sondern mit dem quasi rauschartigen

Material, was von den Sängern geliefert wird, daraus wird der Text dann quasi rausgefiltert. Dadurch, dass das live passiert, können die Verständlichkeitsgrenzen der Sprache reguliert werden, Mikrophone braucht es ja eh, und dann kann man den Verstärkungsgrad auch den Stimmen anpassen. Das Zweite ist, dass aus diesem Prozess gewisse Frequenzen bevorzugt werden können. Diese Stimmbänder werden dann quasi von der Elektronik gestimmt. Da ergeben sich Tonhöhen, die dann aus bestimmten Räumen des Bahnhofs gewonnen sind. Dadurch fängt der Chor in der elektronischen Bearbeitung an zu singen, bevor er singt. Und er steigt dann auf diese Tonhöhen ein und fängt an auf ihnen zu deklamieren. Aber der Sänger soll auf der Tonhöhe bleiben, die für seine Stimmlage vorgegeben ist. Das ergibt diesen sehr fließenden Übergang vom Sprechen ins Singen, was dann von den Instrumenten übernommen wird, wenn sie dazukommen. Sie führen das weiter. Also das ist eine Art von Verfahren, das da zur Anwendung kommt.

Dankeschön. Viele wesentliche Komponenten kommen in dem Beispiel vor: Die Verwischung der Grenzen zwischen Sprechen und Singen, zwischen Verständlichkeit und Unverständlichkeit, die Einbeziehung des realen Raumes zur Erzeugung von Klang und so weiter. Jetzt ist ja die besondere Situation in diesem Projekt, dass nicht nur ein bestimmter Gegenstand behandelt wird, sondern dass die Aufführungen in diesem Gegenstand selber auch stattfinden. Beachtest du diese etwas ungewöhnliche Situation in irgendeiner Weise?

Interessant finde ich es sicher. So, wie ich bis jetzt Nives Widauer verstanden habe, ist das etwas, das zum Tragen kommen soll, dass eigentlich das Video den Raum zeigt, in dem man sich ohnedies schon befindet. Das kann mit minimalen Differenzen dann auch in den Raum eingehen. Das finde ich interessant. Ich habe mir am Anfang natürlich auch überlegt, ob es möglich sein würde, den Bahnhof, weil er eben schon da ist, stärker einzu beziehen. Ich bin einfach sehr skeptisch bei den Ideen, die einem als erstes in den Sinn kommen. Und ich dachte dann: Mein Gott, irgend so ein Mikrofon am Bahnsteig, das ab und zu die Geräusche von dort in den Konzertsaal hineinspielt, ist von großer Trivialität, jeder kann sich das vorstellen. Ich war dann eigentlich ganz froh, als ich erfahren habe, was Jakob Ullmann

vorhat. Da wurde mir klar, dass er das auf eine ganz radikale Weise macht, so dass es dann eben nicht mehr trivial ist – nehme ich jetzt zumindest mal an. Es kann spannend sein, wenn man in einem Raum sitzt und nur Dinge aus anderen Räumen hört und eigentlich gar nichts aus diesem Raum selber. Dann ist das gegessen, dann kann ich nicht halb aus anderen Räumen noch etwas dazuspielen, das hat dann Jakob Ullmann auch für mich abgehandelt und es steht für mich nicht mehr zur Verfügung.

Offenbar hat dich der Arbeitsuntertitel »visuelles Oratorium« in gewisser Weise beeinflusst, du sagtest ja vorhin, dass deshalb eine radiophone Art der Umsetzung eher nicht in Frage kam. Inwiefern spielt die visuelle Dimension in der kompositorischen Arbeit eine Rolle?

Parallel zum Ansatz von Nives Widauer versuche ich einerseits die visuelle Komponente in der Komposition mitzudenken. Andererseits versuche ich schon auch das quasi Dokumentarische mit reinzuholen. Ich arbeite gerade an einem Prosatext (ich weiß gar nicht, ob Alberigo den noch dabei haben wollte), der nicht literarisch gestaltet ist, was die Texte sonst sind. Es geht um diese Gänge, die es da gibt. Die unterirdischen Gänge, die bis zur deutschen Grenze führen. Es ist nicht ganz klar, ob es wirklich so ist, dass die eine Fehlplanung waren, wie relativ vieles an diesem Bahnhof. Das prägt ja die Geschichte dieses Bahnhofs vom Architektonischen her: Man hat laufend für unglaubliche Summen Zeug gemacht, das man dann nicht gebraucht oder was sich als Fehlentwicklung erwiesen hat. Zum Beispiel der Turm, der nie als etwas anderes benutzt wurde denn als Symbol, das einfach so dasteht und diese Uhr beherbergt und sonst nichts. Aber mit diesen Gängen ist es ein bisschen unklar. Da gibt es einen Prosatext dazu, der sich darüber auslässt, und der ist jetzt als gesprochener Text integriert, mit Unterbrechungen, der dann immer wieder in einen akustischen Tunnel geführt wird, dort musikalisch aufgenommen wird, denn es gibt dort dann auch einen lyrischen Text zur gleichen Thematik. Es kippt vom Tatsachenbericht in den gesungenen lyrischen Text, und wieder zurück. Das ist etwas, an dem ich kürzlich erst gearbeitet habe. Es ist jetzt natürlich schwer zu sagen, was davon schließlich tatsächlich übrig bleibt.

Obwohl sehr viel Faktisches über den Badischen Bahnhof einbezogen wird, weist du darauf hin, dass dein Stück über die Thematisierung des Ortes und seiner Geschichte hinausweisen soll. Geht es auch um die künstlerische Konstruktion dessen, was an dem Bahnhof in irgendeiner Weise paradigmatisch sein könnte?

Ja, ich denke schon. Ich bin sicher näher dran als bei Jakob. Bei mir ist der Link über den Text, der wirklich von der Geschichte dieses Bahnhofs handelt, auf jeden Fall vorhanden. Die Musik ist durch den Text inspiriert und versucht diesen zu deuten, es ist auch eine klassische Vertonung. Auf der anderen Seite versucht die Musik aus der Behandlung der Grenzübergangsidee eine gewisse Klanglichkeit, eine übersetzte Klanglichkeit zu holen. Gut, man hätte den Ort auch theatral inszenieren können, wie Daniel Ott mit der Basel Sinfonietta am Rheinhafen.²³ Dann wäre es eine ganz andere Kiste geworden. Wenn man das tut, hat man so eine Momentaufnahme des Bahnhofs. Da sind Projekte über geschichtslose Rohbauten noch interessanter als solche über einen Bahnhof, wenn man die Geschichte weglässt. Und wenn man die Geschichte machen wollte, dann würde es wahrscheinlich eine aufwendigere Theatersache. Das wäre sicher spannend, aber in diesem Rahmen war es nicht möglich, die Laufzeit des Projektes ist dafür auch zu kurz. Ich meine, es ging ja letzten Herbst überhaupt erst los. Ich kämpfe ohnedies schon mit der Zeit.

Würdest du verraten, welche Entscheidungen in der kompositorischen Arbeit heute bereits getroffen sind, und welche noch zu treffen, also welche Perspektiven noch offen sind?

Ich habe mich unterdessen auf die Besetzung festgelegt, also Sprecher, acht Sängerinnen und Sänger plus Klavierquartett, Elektronik und sonst nichts. Ich fand die Idee des Schlagzeugs dann zu offen, es kann so viele Instrumente und Klänge da hineinbringen. Eine Einheitlichkeit, aus der heraus auch mit Mitteln der elektronischen Transformation eine gewisse Vielfalt entstehen kann, ist mir letztlich lieber als ein Instrumentarium, das aus sich heraus schon so vielseitig ist. Die acht Singstimmen werden überwiegend solistisch behandelt, also nicht im Sinne eines Doppelquartetts oder so. Beim Niedergang zwischen den Weltkriegen etwa erscheint so etwas wie eine Endlosglissando-Idee, die es als akustische Täuschung gibt ...

... meinst du Shepard-Skalen?

Ja, nicht eins-zu-eins, einfach von der Idee her, absteigende Linien werden versetzt zueinander gesungen in bestimmten rhythmischen Konstellationen. Das dauert nicht wahnsinnig lang. Die Idee zu haben, ging relativ schnell, aber bis man das für acht Stimmen mit entsprechender instrumentaler Unterstützung einfach mal geschrieben hat ... Es gibt da so kleine Binnenentscheidungen, um die muss man nicht ringen. Das ist reine Fleißarbeit letztlich. Berio hätte das seinen Assistenten gegeben. Ich habe leider keine, die das für mich machen würden. Da sitzt man je nach dem ein paar Wochen und schreibt. Der Zeitdruck trägt auch zur Entscheidungsfindung bei, wenn nicht genug Zeit da ist, muss man auch sagen: So, stopp, jetzt ist diese Entscheidung gefallen und es ist nun halt so. Das ist sicher die eine Sache, das andere ist diese Entscheidung, dass ich mich am Text von Alberigo orientiere. Er hat ihn in sieben Zeitabschnitte unterteilt [1913–1927, 1928–1942, 1943–1957, 1958–1972, 1973–1977, 1978–1992, 1993–2009]. Er hat die Zeit von 1913 bis heute linear eingeteilt und versucht zu jedem Zeitabschnitt Texte zu liefern. Ich denke, dass ich versuchen werde, bei diesem Rahmen zu bleiben.

Der Rahmen ist also eine Art chronologisches Gefäß?

Ja. Es gibt auch Texte, die frei stehen können, wie dieser Text über Tunnels, der kann zu verschiedenen Zeitpunkten eingeschaltet werden. Grosso modo sehe ich sonst wenig sinnvolle Kombinationsmöglichkeiten im Sinne einer nicht-linearen, etwa kugelförmigen Gestalt von Zeit. Das ist wohl eine Sache, die schon feststeht. Was nicht feststeht ... ich bin eigentlich auch relativ chronologisch daran zu komponieren, weil es sich für mich oft so darstellt, dass ich nicht ein Stück erst konzipieren kann, um dann zu komponieren. Oder wenn ich das tue, schmeiße ich das Konzept ziemlich rasch über den Haufen, oder das Konzept schmeißt sich durch sich selbst über den Haufen. Ich erlebe oft sehr stark, dass eine Entscheidung, die zu treffen ist, erst die Bedingungen schafft für die nächsten Entscheidungen.

Dadurch kommt ein Prozess in Gang ...

Ja. Das ist ja etwas, das man in der Geschichte der Erfindungen sehr gut kennt. Bei den meisten jüngeren Erfindungen, Internet oder Mobiltelefonie, war man ganz überrascht von den Auswirkungen. Man hat es sich nicht vorstellen können, weil mit der Erfindung erst die Bedingungen für die Entwicklung geschaffen wurden. Man hatte sich vorgestellt, dass mit der Mobiltelefonie das Telefonieren komfortabler würde. Dass sie das Kommunikationsverhalten fundamental verändert hat, ist im Nachhinein sehr einfach nachvollziehbar, aber vor der Erfindung konnte man sich das noch nicht einmal vorstellen. Bei meiner Art zu komponieren gibt es Parallelen: Das Konzept fürs Ganze entsteht mit dem Stück und nur sehr bedingt vorher. Es ist auch eine Sache, die ich für die Vermittlung, für den Unterricht wichtig finde: Komponieren ist nicht Analyse rückwärts. Das ist ein grundlegend anderer Vorgang. Was nicht heißt, dass es ein Komponieren, das wie Rückwärts-Analysieren ist, nicht gibt.

Welche Perspektiven sind noch offen, welche Entscheidungen sind noch zu treffen?

Das betrifft wie gesagt den visuellen Aspekt und die Zusammenarbeit mit Nives Widauer. Sie hat von einer Idee gesprochen, dass sie die Vorhänge, die im Konzertsaal vor den Fenstern sind, verlängern möchte, so dass sie in die Bekleidung der Choristen übergeht. Für mich war dann die Frage, gehe ich soweit darauf ein, dass ich gewisse Dinge über den Haufen schmeiße und das Stück so konzipiere, dass es auswendig zu singen ist. Das, was ich bis jetzt für den Chor teilweise geschrieben habe, ist nicht auswendig zu machen. Mit der verfügbaren Probenzeit nicht und ich glaube auch sonst nicht. Für eine Oper eine eigenständige Stimme zu lernen ist etwas anderes, als Teil eines Geflechts zu sein. Das ist bei den Chorstimmen dieser Komposition oft der Fall. Was ich etwa bei den absteigenden Skalen genau auskomponiert habe, könnte man, allerdings viel weniger differenziert, auch mit Spielanweisungen für die Sänger erreichen. Dann hätte ich diese paar Wochen vergebens geschrieben. Ich ringe noch ein bisschen damit, ob es nicht andere Möglichkeiten gibt. Die szenische Wirkung müsste dann eigentlich eine pauschalere musikalische Gestaltung rechtfertigen.

Gibt es irgendeine Art von Erkenntnisinteresse, das dich bei der Arbeit leitet, und das du auch formulieren kannst?

Zum ersten Teil der Frage: Sicher ja. Und dort ist auch die Parallele zur »Forschung«: Kein Forscher macht ein Experiment ein zweites Mal, wenn er mit dem Experiment herausgefunden hat, was er herausfinden wollte. Ich habe das zum ersten Mal – wenn auch erst im Nachhinein – realisiert, als ich aufgehört habe, Rockmusik zu machen. Wir dachten, das Ende der Band Page hinge damit zusammen, dass zu einem wichtigen Zeitpunkt mit Axel Ramming ein Mitglied der Band gestorben ist. Dabei stimmte das gar nicht. Wir waren damals kurz zuvor im Studio und hatten zum ersten Mal alle Mittel zur Verfügung, die wir auch live gebraucht hätten, aber uns nicht leisten konnten. Wir hatten Musik gemacht, für die wir eine sehr viel teurere Anlage gebraucht hätten, und im Studio stand die nun zur Verfügung, und dann hat es dadurch auch genauso geklungen, wie ich es mir vorgestellt habe. Damit war es dann eigentlich mit der Rockmusik für mich vorbei. Das ist so eine Konstante geblieben. Deshalb würde ich sagen, dass ein Erkenntnisinteresse schon da ist. Es interessiert mich so lange, bis ich weiß, wie es geht ...

... wie auch bei der Zusammenarbeit mit Manfred Reichert ...

... genau, man kann schon weitermachen, weil es andere Gründe gibt. Ich habe nichts dagegen, Gebrauchsmusik zu machen zwischendurch. Also, ein Erkenntnisinteresse ist sicher vorhanden. Wie war der zweite Teil der Frage?

Kannst du formulieren, worin dieses Interesse besteht? Kannst du den epistemologischen Gegenstand benennen?

[Daniel Weissberg denkt nach und schweigt lange.]

Was genau erkundest du in deiner künstlerischen Arbeit? Was wird dabei erkannt?

[Lange Pause.]

Irgendwie ist es schwierig, die Frage präzise zu stellen ...

... es ist noch schwieriger, darauf zu antworten.

Die Frage zielt in die Richtung des »Was«. Was ist der Gegenstand des Erkenntnisinteresses?

Vielleicht muss man tautologisch antworten: Der Gegenstand des Erkenntnisinteresses ist das, was sich der Benennung des Gegenstands entzieht. So, wie man auch bei der Analyse sagen kann: Ein Aspekt bei der Analyse ist, dass man versucht, dem näher zu kommen, was sich der Analyse entzieht. Das ist natürlich nicht bei allen Komponisten gleich. Es geht darum, dass man eigentlich mit Analyse den Dingen versucht näher zu kommen, die sich der Analyse entziehen, und nicht die Haltung hat: Die wirklich zentralen Dinge kann man überhaupt nicht analysieren! Das mag stimmen, nur man kommt ihnen mit Analyse näher. Und in dem Sinne, würde ich sagen, ist auch das Erkenntnisinteresse hier eines, was eben genuin musikalisch-künstlerische Erkenntnis ist, die sich nicht übersetzen lässt. Die sich anders nicht erkunden lässt. Das habe ich im Bereich des Instrumentalen Theaters schon früh bemerkt: Wenn Leute fragen, was das bedeutet ... das bezog sich auf meine *Drei Walzer*, deren dritter von sieben Handbewegungen begleitet ist. Da habe ich dann gemerkt, dass ich nur an den Bewegungen gearbeitet habe, ohne mir zu überlegen, was die bedeuten könnten. Das ist mir gar nicht in den Sinn gekommen. Ich bin dann Gott sei Dank auf die Idee gekommen, zurückzufragen: Was hast du denn darin gesehen? Dann haben mir die Leute die unglaublichsten Geschichten erzählt. Und jedes Mal konnte ich voller Überzeugung sagen: Ja, genau das. Weil es wirklich immer gestimmt hat. Als Deutung war das toll, es wäre mir einfach nicht eingefallen. Obwohl es völlig plausibel war. Eine andere Frage war: Wie bin ich dazu gekommen, Szene und Musik zu verbinden? Hier konnte ich antwortend fragen: Wie kommen andere dazu, das zu trennen? So funktioniert ein künstlerischer Schaffensprozess nicht. Die Deutung oder Erklärung kommt nachträglich von außen. Aber in der Entstehung selber ist es so, dass es als Einheit gedacht ist und erfunden wird. Nachher kann man alles Mögliche feststellen. Insofern könnte man sagen: Das Erkenntnisinteresse ist das Interesse an einer Erkenntnis, die nur musikalisch ist.



Gespräch 3 mit Alberigo Albano Tuccillo (Basel, 27. November 2009)

Michael Kunkel: Lieber Herr Tuccillo, wir möchten gerne besser verstehen, wie die Textgrundlage zu dem Stück Dreizehn13 von Daniel Weissberg entstanden ist, wie die Wirklichkeit des Badischen Bahnhofs durch Ihren Text konstruiert wird. Ihr Text ist kein autonomes Stück Literatur, sondern wurde auf einen ganz bestimmten Zweck hin gefertigt, um nämlich mittels Musik zum Klingen gebracht zu werden. Zunächst war ein externer Textverfasser in diesem Projekt nicht vorgesehen, bald kam Daniel Weissberg mit dem Vorschlag, Sie mit dieser Aufgabe zu betrauen. Wie kam das zustande?

Alberigo Albano Tuccillo: Schon das Erteilen des Auftrags ist ja Teil des Stücks. Hier in Basel gibt es mindestens ein Dutzend Komponisten, die Sie ebenso gut hätten anfragen können. Sie haben sich für Daniel Weissberg entschieden, und das ist schon ein Teil des Produkts. Er hat sehr oft mit mir zusammengearbeitet, ganz ähnlich wie in *Dreizehn13*, indem wir musikalische Ideen und Textideen ausgetauscht haben. Wir haben immer alles zusammen entstehen lassen. Seine musikalischen Ideen sind sehr oft vor den Texten entstanden.

Kannten Sie diese musikalischen Ideen beim Schreiben?

Ja, wir haben uns darüber ausgetauscht. Ich habe dann auch Vorschläge zur Musik gemacht, genau wie auch Daniel Vorschläge zum Text gemacht hat. Oder ich habe auch Bedenken zur entstehenden Musik geäußert und er hat mir immer sofort gesagt, wenn er mit einem Vers oder mit einer ganzen Passage nichts anfangen konnte.

In welcher Situation zum Beispiel?

Durch das Sonett zum Beispiel, das ganz bewusst so isoliert da steht, wird eine Geschichte enorm verdichtet. Es ist eine Anekdote über Thatchers Besuch am Badischen Bahnhof, die der damalige Bahnhofsvorsteher Uhlemann mir erzählt hatte. Durch die Konzentration der Anekdote auf die Form des Sonetts wird es hermetisch, es versteht nur noch, wer die Geschichte schon kennt. Das fand Daniel auf der einen Seite reizvoll. Das Beispiel ist charakteristisch für die Weise, in der ich in diesem Text mit Geschichten umgegangen bin. Die Geschichte mit der Thatcher

ist lange hin und her geschoben worden, wir wussten nicht recht, wohin wir sie platzieren sollten. Dann hat Daniel mir schweren Herzens gesagt, dass er es überhaupt nirgendwo platzieren könne. Später zeigte er mir einen musikalischen Ansatz, der die englische Nationalhymne mit einbezieht, die ja immer noch drin ist. Da bin ich doch ziemlich erschrocken, es schien mir viel zu plakativ. Genau so wie mit der *Internationalen* bei der Lenin-Episode, deren Melodie jetzt verfremdet aufgegriffen wird. Ich habe ihm den Einwand mitgeteilt. Ich bin mir nicht sicher, ob er darauf reagierte oder ob ich bloß erkannt und ausgedrückt hatte, was bei Daniel ohnehin am Entstehen war. Jedenfalls gefällt das Resultat dieser Wechselwirkung uns beiden. Es gibt auch sonst noch einiges, das, glücklicherweise, unter den Tisch gefallen ist. Ein anderes Beispiel: Wenn es um die Stimmen aus dem Kohletransport geht, hört man eben nichts. Und eine Zeit lang war da etwas. Nichts, was man hätte retten müssen. Dann hat er nicht nur die Sätze gestrichen, sondern auch die Musik. Das ist natürlich die deutlichste Aussage.

Ich bin diesen Geschichten um den Badischen Bahnhof irgendwann nicht weiter nachgegangen. Zuerst schon, ich habe mich zunächst gefragt, ob sie plausibel oder historisch haltbar sind. Aber ich bin kein Historiker. Ich muss nicht die Arbeit eines Historikers machen, sondern die überlieferten Geschichten sind meine Wirklichkeit. Wirklich ist, was wirkt. Und diese Geschichten wirken, sind Wirklichkeit. Wie diese unterirdischen Gänge oder die Stimmen, die man von den Kohleladungen zu hören meinte. Wurden wirklich Stimmen gehört, oder war es etwas anderes? Es ist eine Wirklichkeit, dass es Leute gibt, die da Stimmen gehört haben. Und das wollte ich darstellen. Wie hat eine Ortrud Bronner, die als Kind in Basel gelebt hat, während des Zweiten Weltkriegs die Zeit erlebt, welche Erinnerungen hat sie? Ihre Erinnerungen werden korrigiert im Erwachsenenalter, und sie merkt: Das, woran ich mich erinnere, kann wohl nicht sein. Aber trotzdem ist ein Gebilde entstanden, das jetzt die Realität ist. Ich saß mit Uhlemann einmal in der Bar du Nord, und er erzählte mir gerade ein paar Geschichten. Da kam jemand vorbei, und Uhlemann sagte lachend: Ich muss gerade die Ge-

schichte von den unterirdischen Gängen zum hundertsten Mal erzählen. Jeder hat im Leben Geschichten, die er hundert Mal erzählt hat. Am Anfang waren das Erinnerungen. Und mit der Zeit erinnert man sich nur noch an die Variante, die man das letzte oder vorletzte Mal erzählt hat, und daran, wie sie ankam. Mit der Zeit wird es Fiktion, der Übergang ist fließend. Die Erinnerung beginnt sich nach dieser Fiktion zu richten.

Und diese Fiktion ist Ihr Stoff. Dies verdeutlicht einen wichtigen Grundzug des Ganzen: Durch die künstlerische Behandlung des Bahnhofs werden Gewissheiten formulierbar, die nicht mit dem Faktischen absolut übereinstimmen müssen. Da Text und Musik nicht die Funktion haben, überprüfbar Gegebenheiten mitzuteilen, sondern das, was über den Bahnhof greifbar ist, künstlerisch neu zu formen, entstehen hermetische Textstücke wie das Thatcher-Sonett. Ich bin neugierig, welche Geschichten sonst hinter dem Text stecken: Woher kommt zum Beispiel die Geschichte mit Lenin?

Die Geschichte kommt aus *Lenin dada* von Dominique Noguez, einer Art Lenin-Biographie, die ich schon lange besitze.²⁴ Ich habe nicht danach gesucht, das Buch kam mir zufällig während der Arbeit an *Dreizehn13* in die Hände. Ich bin auf eine Stelle gestoßen, an der es um die Figur Lenins geht und nicht um den Badischen Bahnhof. Es soll gezeigt werden, dass der als kalter Denker geltende Lenin auch ein sehr sensibler, an Poesie interessierter Mensch war. Deswegen soll er auch den Grenzübergang zwischen der Schweiz und Deutschland verpasst haben, obwohl er sich von Bern kommend fest vorgenommen hatte, auf den Grenzübertritt zu achten. Er verpasste die Grenze, weil er im Zug in ein neu erschienenes, in Zürich verlegtes Buch mit Dada-Gedichten vertieft war. Vom Badischen Bahnhof ist hier zwar nicht die Rede, aber ich denke, die Wahrscheinlichkeit ist nicht gering, dass er über Basel fuhr. Aber es ist natürlich eine Vermutung von mir. Hier vermischt sich das reale Verpassen der Landesgrenze mit der dadaistischen Auflösung der Sprache und der poetologischen Gesetze.

Die Grenzthematik beziehungsweise das Überschreiten von Grenzen ist für die Musik von Daniel Weissberg ganz entscheidend. Inwiefern haben Sie sich von dieser Thematik leiten lassen?

Die Frage danach, was eine Grenze ist, war das Leitmotiv auch für die literarische Arbeit. Ich bin auch der Etymologie des Wortes Grenze nachgegangen. Das ist etwas ganz Merkwürdiges: Grenze ist ein Lehnwort aus dem Polnischen, es kommt von *Granica* und wird nicht nur in Grenznähe, sondern im ganzen deutschsprachigen Raum verwendet. Es ersetzte irgendwann radikal das ursprüngliche deutsche Wort, Mark. Das neue Wort ist keine Diversifizierung des bereits vorhandenen, sondern verdrängt es vollkommen. Und das ist nicht erklärbar. Die deutsche Sprache ist ja nicht gerade arm an Synonymen, aber für Grenze gibt es praktisch keines. Polen hatte zu dieser Zeit [in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts] weder politisch noch ökonomisch eine besondere, weithin ausstrahlende Bedeutung. Die Grenze zu Polen war sicherlich weniger wichtig als jene zu Frankreich.

Welche Konsequenzen haben Sie in Ihrem Text aus diesem eigentümlichen Sachverhalt gezogen?

Verschiedene. Wenn Sie mit einem Wortschanner über den Text fahren, werden Sie sehen, dass die Buchstabendichte bei g, r, n und z höher ist als in einem durchschnittlichen Text deutscher Sprache, einem Zufallstext wie irgendeinem Zeitungsartikel. Ursprünglich wollte ich das noch viel dichter gestalten, habe das auch in einer ersten Version ausprobiert und bemerkte dann, dass ich dadurch formal und inhaltlich zu viele Konzessionen machen musste. Die Grenz-Laute sind trotzdem noch in überdurchschnittlicher Häufigkeit vorhanden. Ich weiß nicht, ob das auffällt. Einige, die das Stück gehört haben, meinten, der Grenz-Gedanke sei immer irgendwie präsent. Ich glaube, dass das auch davon getragen wird, die Häufigkeit der Phoneme wirkt unterschwellig. Überdies stoße ich in meinem Text an die metaphorischen Grenzen, an die Grenze der Verständlichkeit, auch an die Grenzen des guten Geschmacks, wo man sagen muss: Das geht zu weit, das ist zu plakativ. Manchmal mussten wir gewisse Dinge auch wieder zurücknehmen. In einem Fall blieb Daniel aber etwas dickköpfig und waghalsig: Ich hätte mich nicht getraut, die »Sieg Heil!«-Rufe so einzuspielen, aber in der Aufführung fand ich, dass es geht. Hier ist er an eine Schmerzgrenze gegangen. Es geht dadurch, dass die Rufe eigentlich zu oft kommen, die letzten beiden Male erscheinen sinnlos, und da-

durch entsteht eine Verfremdung. Dass das Ganze durch etwas Sinnloses erst einen Sinn bekommt, ist ein entzückendes Weissbergsches Paradoxon. Und hat auch wieder mit Grenze zu tun, denn ein Paradoxon ist eine klare Grenze, bei der man sich auf beiden Seiten zugleich befindet.

Was verbirgt sich hinter der Textpassage »Auf leisen Sohlen, / ohne Eigenschaften«?

Das stammt aus einer Internetbiographie über Musil: Er verschwindet dann ja, obwohl er ziemlich im Gerede war, als er in Deutschland lebte. Dann kommt er nach Zürich, und dann verlieren sich seine Spuren, irgendwann taucht er in Basel auf, bald in Genf, bald im Berner Oberland, wo er auch eine Zeit lang gelebt hat. Aber man kann ihn nicht so leicht verfolgen und dingfest machen. Und über einen längeren Zeitraum tauchte er in Basel immer wieder auf, zum Beispiel in der Lesegesellschaft am Münsterplatz. Aber mir war unmöglich zu überprüfen, wann genau, oder ob das wirklich wahr ist. Das ist auch wieder so eine Parallelität: Er hat während dieser Zeit an seinem riesigen Romanprojekt *Der Mann ohne Eigenschaften* gearbeitet, und gleichzeitig seine Eigenschaften verborgen. Man kann sich vorstellen, wie er so herumschleicht in der Schweiz.

Dieses Gebiet, in dem er herumschleicht, ist wiederum schwer einzugrenzen.

Ja, genau.

Später erscheint ein weiterer Dichter: Wolfgang Borchert.

Ja, Borchert war ja nach dem Krieg sehr krank. Rowohlt wollte ihm einen Aufenthalt in der Schweiz finanzieren. Er hoffte natürlich, dass er dadurch geheilt würde. Er bezahlte die Reise nach Basel, und Borchert kam ins Clara-Spital. Es gab aber irgendein Gesetz, das verhinderte, dass Geld von Deutschland in die Schweiz überwiesen wird.

»Geld für Lebende darf / nicht über die Grenze«: Es war vorher so viel Geld für Tote, für Umgebrachte von Deutschland in die Schweiz geflossen, und jetzt, da es darum ging, einen Menschen zu retten, war es nicht mehr möglich. Und da haben sich acht Schweizer Verleger zusammengetan und die Kosten über-

nommen. »Den Sarg für die Kunst / kauft der Schweizer«: Weil Borchert es nicht geschafft hat, er ist am Tag vor der Rundfunkausstrahlung gestorben [20. November 1947 in Basel], er konnte die Hörspielfassung seines Theaterstücks *Draußen vor der Tür* gerade noch fertigstellen, hat aber die Rundfunkaufführung nicht mehr erlebt.

Dankeschön. Auf diese Art könnte ich Sie zu allen Teilen des Textes ausfragen, aber vielleicht sollten wir die Entmystifikation nicht zu weit treiben. Wir wollen die Leser und Hörer schließlich nicht vollständig um das Vergnügen des Deutens und Rätsels bringen. Es geht ja nicht darum, die Texte vollständig zu entschlüsseln, sondern verstehen zu können, wie Sie literarisch vorgegangen sind. Das ist, glaube ich, klar geworden. Nur noch ein Letztes: Am Schluss des Textes schimmert eine reale Gegebenheit ziemlich stark hindurch, es geht um eine Szene, die wir heute oft im Badischen Bahnhof erleben können: Fremdaussehende werden abgewiesen. Was steckt hinter dieser Schluss-Episode mit dem Titel »Das Grenzenlos«, mit der wir in die Gegenwart gelangen?

Meine Frau regt sich sehr über meine Wortspiele auf und meint, ich soll damit aufhören. In einem Gedicht von mir kommt beispielsweise auch der Ausdruck »Märchenhaft« vor, analog zu »Untersuchungshaft«. Im »Grenzenlos« liegt natürlich das Los, dem man nicht ausweichen kann. Es bleibt eine Grenze, auch wenn sie aufgehoben ist. Sie hat einen weniger deutlichen Ort, wird aber immer deutlicher zu einer ethnischen Grenze. Wenn jemand Portugiese, Ire oder sogar Ungar ist, befindet er sich diesseits der Grenze. Wenn aber jemand, wie die Dame, auf die ich mich im Text beziehe, aus Kamerun stammt, wird es schwieriger, auch wenn sie, wie in diesem Fall, hier geboren ist. Sie spricht hervorragend deutsch und französisch, aber sie hat einen Pass, der hier Ängste auslöst. Wenn sie als afrikanisch aussehende Frau ... sie verbirgt das auch nicht! Sie ist stolz auf ihre Herkunft und wunderschön gekleidet, viel deutlicher afrikanisch als ihre Mutter, die sich kleidungsmäßig assimiliert hat. Aber sie ist hier sozialisiert und eigentlich eine Schweizerin. Und sie macht im Schengen-Raum die Erfahrung, dass sie für fremd gehalten wird. Was am Badischen Bahnhof passierte, war, dass Grenzbeamte sie zuerst auf Deutsch ansprachen, und sie sprach ihnen zu gut deutsch. Da versuchten sie es auf Französisch, und sie sprach

sehr viel besser französisch als die Beamten, woraufhin sie wieder ins Deutsche wechselten. Es ging nicht darum, möglichst fehlerfrei zu kommunizieren, sondern sprachlich die Oberhand zu behalten. Das war sehr ulkig. Sie war übrigens meine beste Schülerin im Fach Deutsch.

Eine Frage zur Anordnung der Textteile: Sie orientieren sich an der chronologischen Folge der Ereignisse. Aus den Einzelereignissen resultiert auch eine Epocheneinteilung, die nicht in allen Punkten den herkömmlichen Epocheneinteilungen des 20. Jahrhunderts entspricht. Wieso haben Sie sich für das Grundgerüst einer chronologischen Abfolge entschieden?

Der Auftrag bezog sich ja auf die Geschichte des Badischen Bahnhofs von 1913 bis heute. Am Anfang fragte ich mich: Wie kommen die darauf, das 2009 zu machen, wenn man schon 2013 100 Jahre hätte? Ich bin ein wenig ein Zahlenfetischist und habe versucht, die 96 Jahre in gleiche Teile einzuteilen [Tuccillo gelangte zu einer Zeiteinteilung von sieben Epochen, die zumeist je 14 Jahre dauern: 1913–1927, 1928–1942, 1943–1957, 1958–1972, 1973–1977, 1978–1992, 1993–2009]. Ich habe ein Gefühl dafür, wie man ein Gerüst um einen Stoff aufbaut. Nach der Arbeit nimmt man das Gerüst wieder weg, und es sollte nach Möglichkeit nicht mehr erkennbar sein, wo das Gerüst platziert war. Wenn es erkennbar bleibt, hat man einen Fehler gemacht. Ich habe das chronologische Gerüst dann auch hier wieder weggenommen. Das sind Fragen, die mich etwas in Verlegenheit bringen. In einem Erzählband von mir, *Erzählungen aus hundert und einer schlaflosen Nacht*, ist etwa alles auf Zweierpotenzen aufgebaut: Es sind zehn Geschichten, elf umrahmende Gedichte mit einer bestimmten Struktur, wenn man zusammenzählt ergeben die Quersummen immer Zweierpotenzen und so weiter. Da kriege ich immer Streit mit meiner Frau, die sagt: Das ist doch Blödsinn, das merkt kein Mensch, wozu brauchst du das? Ich habe das Gefühl, dass ich es brauche, und das genügt mir eigentlich als Begründung.

Die Zahlen des Projekttitels lassen sich in Ihrem Text allerdings nicht ohne weiteres herauslesen. Überraschend ist auch, dass der ganze Text aus 15 Textportionen besteht, und nicht aus 13. Man könnte die

dokumentarischen Texte abziehen, um sich der 13 anzunähern, aber das ist vielleicht zu konstruiert.

Ich wusste auch lange nicht, woher die zweite 13 kommt, Daniel wusste es auch nicht. Erst am Premierenabend hat Desirée Meiser das Geheimnis gelüftet. Strukturbildend ist in diesem Text eher die 7, als zweimal 7 zum Beispiel – Sie kommen auf 15, weil Sie wahrscheinlich das Sonett als Textteil mitzählen ...

... so ist es.

Eigentlich sind es 2 mal 7 Teile. Das Sonett fällt aus dieser Zählung heraus. Ich habe übrigens nicht herausfinden können, in welchem Jahr sich der Thatcher-Besuch – oder Nicht-Besuch – in der Schweiz genau ereignet hat.

Im Libretto verorten Sie ihn in der Mitte der siebziger Jahre.

Ich kann mich daran erinnern, dass ich durch den Falklandkrieg erstmals auf Thatcher aufmerksam wurde, also etwa 1975 [sic!]. Sie erschien mir als erschreckende, schreckliche Person. In Uhlemanns Anekdote wirkt sie eigentlich ganz harmlos. Die Zeiteinteilung ist nicht ganz verlässlich, weil ich mich auch auf mündliche und zum Teil undatierte, undatierbare Quellen berufe. Ich wollte wissen, wie diese Geschichten wirken, wie sich ein persönliches Erlebnis, eine Begegnung in seiner Erzählzeit verändern kann. Deshalb habe ich auch immer die persönlich gefilterten Versionen den historisch beglaubigten vorgezogen. Mich interessiert: Was machen die Geschichten heute?

Fundbüro: Eine Art »Libretto«
Alberigo Albano Tuccillo: Dreizehn 13

I
Begrüße, erweise
Reverenz, Herren –
bald auch Damen!
Vertöchterlich und
versöhnlich noch vor
Gräuel 14/18.
Herbei – heran zügllich
groß hergezogen,
her Rhein ins Aus,
her – aus ins In –
Land Baden bahnt an
Basel übergrenzt, babelt
international zwischen
Rhein und Riehen,
zwischen natürlicher
und politischer
mosert Sandstein
begrenzte Seele aus grauem
Beton.
Throne auf hohem
Niveau, auf hohem Wall
walle manche Strecke,
dass zum Zwecke,
nicht länger zergrenzt
in Links und Rechts.
Greife nach der
großen Zukunft –
der stete Tropfen
holt uns ein.

Zwischen Ende
des Weges und Anfang
der Wege nach Haus
liest Lenin verwegen,

inkognito reisend,
Dada per se im Kupee.
Vor der Grenze ein Halt.
Zwischen Tzara und Ball,
exonym im Exil,
neue Wege hinaus und
zurück von der Grenze
greifen zur Revolution.
An der Grenze ein Halt.
Zwischen Auf- und
Zusammenbrechen
an neue Kämpfe
aus der schweiz'rischen
Wehrhaft.
Zwischen Schweizer
und deutschem
Duldung und Geld
schwächt der Feind
deutsche Feinde.
Nach der Grenze
kein Einhalt.

II
Unter Haus und Schiene
unter Gras und Asphalt
gräbt man irre Gänge.

Wir bestätigen
es ist richtig
die Beschwerde
deutscher Reisender
über die Verwendung
eines jüdischen Arztes
es ist richtig

Verwendung am
(Badischen) Bahnhof
unsererseits beim
Grenzsanitätsdienst
beehren uns mitzuteilen
es ist richtig dass
uns daran liegt
Schwierigkeiten zu
vermeiden zurzeit
sind zwei jüdische
Ärzte in Verwendung
von der Liste
gestrichen worden
Herr Minister es ist
richtig Eidgenössisches
Kriegsfürsorgeamt.

Auf leisen Sohlen,
ohne Eigenschaften,
selbst ausgeschafft,
naht wie ein Zögling der
Sinn der Möglichkeit.
Weit über tausendseitig
überbordend sprengen
Fragmente Rahmen,
hängen an Grenzen,
die binden und trennen.
Als Machs Vermächtnis
(die Grenzen des Schalls
und der Erkenntnis)
füllt die Gelehrsamkeit
Zeit und Zeitung,
in Zürich, Basel, Genf.
Entartetes entrinnt
der Verbrennung

und dennoch in
Vergessenheit und Armut
ausgegrenzt.

III

Entgrenzt.
Was bleibt vom
Hakenkreuz am Turm?
Schweigende Angst
im gesenkten Blick.
Und von den Gemächern
einer einzigen
Großherzogsnacht,
für den Führer zu
schniegeln verführt?
Nur Pressestimme
flüstern Kriegstauben,
was Friedensblinde
sahen.
*Im Ersten noch von Schweizer
Truppen besetzt, blieb
der Betrieb im Zweiten
Weltkrieg in deutscher Hand.
Kaum noch Personenverkehr.
Dennoch: Die deutsche Pass- und
Zollkontrolle war auf
deutsches Gebiet verlagert,
der innerdeutsche Verkehr
über die Umgehungsbahn auf
deutsches Gebiet umgeleitet.
Züge ohne Halt auf den
Gütergleisen hinter der
Haupthalle. Fenster und
Türen blieben geschlossen.
Auf der Durchfahrt durch die
Schweiz war der Zug von SS-Wachen
begleitet. Es war auf*

*Schweizer Gebiet mehrfach
zu Fluchtversuchen gekommen.*

Gräben, Schächte
führen unzugänglich
und grad über
absurde Distanzen.

*Während des Krieges: Kohle-
verkehr mit Italien. Täglich
bis dreißig Züge mit Kohle
beladen passierten die Grenze
zwischen dem Reich und
der Schweiz. England hatte
die Verschiffung von Kohle
an Deutschland und Italien
unterbunden. Italien und die
Schweiz waren auf Kohle
angewiesen.
Auf dem Bahnhof galt wie in
Deutschland die Mitteleuropäische
Sommerzeit, die
Schweiz hielt an der Mitteleuropäischen
Zeit fest. In den
Fahrplänen war dies vermerkt.*

Ein Steinwurf
vom vergessnen
Fürstengemach,
vom verpassten
Führergemach,
vom verstiegenen
Pfalzgemach
liegt, trümmerlyrisch sterbend,
schreibend,
in den letzten Zügen
Borchert draußen
vor der Tür.
Geld für Lebende darf

nicht über die Grenze.
Den Sarg für die Kunst
kauft der Schweizer,
immerhin: in allerbesten
Händen, St. Claras –
so eine Laterne sein.
Sag NEIN!
Stromabwärts und dem
Meere zu fährst du,
ein rotes Licht
entfernt sich.

IV

Tausend Jahre brechen
grauslich nach zwölf
zusammen und
den Stab über sich,
der Einbruch von Nacht
und Dieb auseinander
gebrochen und der
Aufbruch grinsend
eine Lanze für sich.

Verbrechen konservieren
Gebrechen über das
Verfalldatum hinaus und
radebrechen Versprechen
und Breschen
in die Grenzen der Grenzen.
Rollen Scharen von Rädern
und Zügen herbei und
herum über die Grenze,
zwischen den Grenzen,
die Grenzen zu sprengen
zu neuen Synthesen.

Gräben, Schächte
führen unzugänglich

und grad über
absurde Distanzen.
Gräben, Schächte
führen unzugänglich
und grad über
absurde Distanzen.

V

Im Lärm aus neuen
Tönen verhallen
vergangene, alte
Schauergesänge.
Im Lärm aus alten
Tönen wispern
das junge, neue
Studentengeplär.
Frühling in Prag,
keinen für Martin,
Luther King's Dream
ist tot.
Es fallen Schranken,
nicht aber Grenzen.
Basel und Baden
zergrenzen die Sprachen,
spalten die Zungen,
verlangen
nach eigenen Klängen,
nach eigener Sprache,
um sie zu erzählen
in eigener Wahrheit.
Zwischen Wort und Wort
schiebt sich ein Laut,
bei Tag und bei Nacht,
eine winzige Folge
von Tönen,
Grenzmelodie,
die Grenze dazwischen:

*Dieweil »Central« zu Thatchers Ehren glänzt,
liegt fern, dass der den badischen befehde.
Zum Bruderdienst gerufen, übergrenzt
der Bahnhofsboss besonnen Rang und Rede.*

*Ein Zug – wie Trojas Pferd: im Bauch Soldaten –
fährt ein, um die Ministrin zu flankieren.
Im Badisch anzukommen war geraten,
Gefahr zu meiden zwischen Passagieren.*

*Die Schurken und die Presse abgewehrt
und Staatsfrau eilig anglophon empfangen,
wird des Beamten Durst nach Ruhm verheert:
Kein roter Teppich, fahnenlose Stangen.*

*Vom Panzerglas des Autos herb verbrämt,
winkt vag die Eisendame, fast verschämt.*

Wortende, Wortanfang.
Hier fahren die Räder
mit Schildern,
die andern, die losen,
die werden entfernt.
Die Ypsilon klonen
sich in Schnitzel und
Banken, um
Waggis und Badner
zu exotisieren.
Die Wirtschaft wächst
über sich und
die Grenzen hinaus.
Kriege mit Kriegen
bekriegt,
Grenzen mit Grenzen verwischt,
Gelder mit Schulden gekauft,
jetzt hat man das
eigene Ausland
endlich zu Haus.

Aus verwegenen Wegen
unter Tag kommen
nichts als Gerüchte
an den Tag.

VI

In leeren Gängen gräbt
sich ein leeres
Geheimnis ein.

Einfälle befallen Europa:
Was Kriege
nicht schafften,
soll Frieden erfüllen.
Das Reich soll entstehen,
nicht in Märkte zerfallen.
Es würde gefallen,
wie einst Hunnen und Goten
in uns selbst einfallen,
um den Grenzbaum zu
fällen:

eine einzige Grenze
von Bari bis Bremen.

*Um Denkmalgeschütztes vor
Vögeln zu schützen, schossen
Schutzmänner Tauben im
Schutze der Nacht. Die Zielsicherheit
von den Schützen
verschätzt, machte versehentlich
Scheiben zum Ziel
und Geschütze kaputt.
Darauf, Schützenswertes zu
schützen, nicht das Dach zu
ramponieren, demolieren,
nicht aus Versehen mit
Spalten zu verschleißen und*

*mit Lücken, nicht mit Loch
und Leck zu lädieren, zielten
die Schüsse der Schutzleute,
doch als das Gewölbe verwüstet
schien, schien es Schützer
und Schützen nicht mehr
schützenswert.*

VII

Schengen hebt
der Grenzen Grenze auf.
Die Schärfe der Grenze
verschwimmt und breitet
sich unbegrenzt aus.
Spielort ist Schauplatz;
die Welt, die die Bretter
bedeutet.
Zoll um Zoll sind
über Zölle Stab
und Reim gebrochen:
Im Enjambement
ein- und ausgefert,
schwillt der Raum
für neues Fremdsein.

Bahnhöfe gleichen immer
stärker Flughäfen. Die
Kronleuchterkopie aus dem
madrilenischen Barajas
trägt dazu bei, Fahrgäste zu
beflügeln.

*Das Tor für die Fremde.
Bahnhof ist Warten.
Auf Ankunft und Abfahrt.
Auf Einfahrt und Ausfahrt –
auf Durchfahrt.
Auf Ausbau und Abbau –*

*auf Umbau.
Auf Züge und Fracht –
auf Menschen.
Auf die Fremde.
Die Halle schien düster –
dem Schein des mondänen
Leuchters zum Trotz.*

*Das Warten – seit jeher ins
Unbewusste genistet – war
unruhig geworden. Auf
Bauherr und Großherzog zu
warten, auf Oktoberer und
Eroberer, auf eisige Kriegshetzer
und laue Friedensstifter,
auf kalte Krieger und
hitzige Genossen, auf die
eiserne Lady mit ihren stählernen
Leibwächtern, auf
Euro und Schengen, auf
Wirtschaftsraum und Räume
für Kultur – auf bedrohliche
Ausfälle und tröstliche Einfälle
zu warten war immer
duldsam verschmerzt worden.
Verdrängt. Vom politisch
korrekten Über-Ich
ins politisch überkorrekte Ich
verbannt. Als sei bewusstes
Warten ebenso aufwieglerisch
wie Zukunft zu verweigern.
Doch das Warten auf
die Fremde ließ sich nicht
verblümen. Es war widerwärtig.
Man war ungehalten.
Sie war aufgehalten. Freundlich
in reiner Routine. Eine
reine Formalität. Auf Deutsch
angesprochen. Mit Respekt.*

*Sie sprach so gut Deutsch wie
die Beamten. Sie versuchten
es auf Französisch. Sie sprach
besser Französisch als die
Beamten. Sie blieben bei
Deutsch.
Sie erklärten.*

*Freizügigkeit: »Das Recht der
Unionsbürger und ihrer
Familienangehörigen, sich im
Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten
frei zu bewegen und
aufzuhalten.« Sie hatte
Papiere aus einem Drittland
und blieb fremd. Auch wenn
ihr das Drittland fremder
war als die befremdliche
Öffnung.
Man hätte sie gerne dahin
zurück geschickt, wo sie nie
gewesen war. Freundlich. In
bestem Deutsch. Zur Not
auch Französisch.
Das Tor war geöffnet, nicht
niedergerissen.
Die Grenzen,
zueinander aufgetan, hatten
den Raum mit Begrenzung
geflutet.
Eine einzige Grenze.
Eine einzige Kuhhaut.
Das Zentrum der Grenzenlosigkeit
ist überall.
Vor allem hier.*

Zwischenstopp: Papiermusik

Nachdem die Werke für mich zunächst nur im Medium von Künftleraussagen existiert hatten, erhielt ich im August 2009 erstmals Handgreifliches: am 11. August von Jakob Ullmann die vollständige Partitur in ihrer endgültigen Fassung und am 14. August von Daniel Weissberg den Anfang der Partitur-Niederschrift mit den ersten 153 Takten des Werks (die endgültige 528-taktige Fassung datiert auf den 29. September 2009, eine Vorform dieser vollständigen Fassung erhielt ich am 15. September), sowie einen Entwurf des Textes von Alberigo Albano Tuccillo, der bereits einen Großteil des schließlich vertonten Textmaterials in der endgültigen Reihenfolge enthielt. Die vollständigen Partituren finden sich auf der dieser Publikation beigegebenen DVD und können dort konsultiert werden (auf den Abdruck von Notenbeispielen wird daher vollständig verzichtet). Meine Lektüre der Partituren, von der ich hier kurz berichte, war freilich beeinflusst durch die Gespräche, die ich vorher mit Ullmann und Weissberg geführt hatte: Ich erkannte wieder, was mir in großer Offenheit anvertraut worden war. Dies führte zu einem ersten Befund: Die Selbstaussagen der Komponisten waren mit der Realität der Partituren vereinbar (das ist keineswegs selbstverständlich). Es war interessant zu beobachten, in welchen konkreten Ausformungen die Selbsteinschätzungen sich manifestierten und welche Schrifttypen die Komponisten jeweils ausgebildet hatten – die Entwicklung unabhängiger Lesarten aber war etwas erschwert. Die folgenden punktuellen Beobachtungen und Kommentare erheben daher nicht den Anspruch eigenständiger, fundierter Analysen.

Verunsicherungen

Jakob Ullmanns Partitur ist eine kalligraphisch gestaltete Sammlung der Partien für Chor- beziehungsweise Instrumentalgruppen und Einzelstimmen, die jeweils mit individuellen verbalen Aufführungsanweisungen versehen sind. Es handelt sich dabei nicht nur um ein Bündel von Aufführungsmaterial, sondern auch um eine Partitur im emphatischen Sinne (also ein Schriftstück, das ein Werk sowohl aufführbar als auch studierbar machen soll). Die kunstvolle Graphik auf dem Deckblatt stellt eine lose, mobilehafte Konstellation der griechischen Buchstaben des Titels dar, die über eine besondere Beschaffenheit, nämlich über die strukturelle Losigkeit des Werks bereits etwas aussagt.

Als während der Proben die gesamte Partitur einmal ausbreitet wurde, bedeckte diese einen Großteil der (in dem Stück glücklicherweise leeren) Bühnenfläche des Konzertsaals der Gare du Nord (siehe Fotos). In der Tat stellt das Zusammenfallen von Partitur und Stimmmaterial den Leser vor gewisse praktische Probleme. Da Ullmanns Idee einer simultanisierenden Darstellung

aller Partien von *Ἔπος μετέωρος* in einer dreidimensionalen Partitur noch nicht realisiert werden konnte, waren für die Lektüre Vorbereitungen nötig, um das Zusammenspiel aller Stimmen untersuchen oder imaginieren zu können. Nachdem ich mir einen groben Überblick verschafft hatte, begann ich damit, mittels Notizen und in einer Art Kurzpartitur die Klangereignisse des Stücks »normalisierend« zueinander in Beziehung zu setzen. Schnell wurde dabei deutlich, wie wenig der normale Partiturtyp der Musik Ullmanns entspricht: Zunächst erfolgen die Einsätze von Klangereignissen nicht zu einem ganz genau festgelegten Zeitpunkt, sondern innerhalb von Zeitfenstern (sogenannten »Timebrackets«, zum Beispiel zwischen 28'21 und 28'29), was mit dem Typus einer an genauen Zeitpunkten orientierten Partitur nur um den Preis großer graphischer Umständlichkeit vereinbar ist; dann (und das ist wohl der wichtigere Punkt) sind kaum kausale Interaktionsmuster zwischen Klangereignissen festzustellen, sondern die insgesamt statischen oder

in sehr langsamer Wandlung begriffenen, aus verschiedenen Räumen dringenden Klänge formieren sich lose zu einem völlig zäsurlosen Ganzen; überdies entfällt die Notwendigkeit der zeitlichen Koordination der Ereignisse durch einen Dirigenten, da die Ausführenden an verschiedenen Stellen in einem Gebäude nach Stoppuhren agieren. Die Losigkeit der Musik scheint ihrer Darstellung auf lose verbundenen Schrifträgern gut zu entsprechen. Dadurch kommt eine wichtige Dichotomie ins Spiel: jene von »fest« und »beweglich«. Denn der Komponist befindet sich offenbar in der seltsamen Lage, einerseits Klangereignisse mittels Schrift auf Papier festhalten zu müssen (wohl damit die Aufführung einer werkmäßig halbwegs festgelegten Klangkonstellation möglich ist und nicht eine völlige Kontingenz von Klangaktionen sich ereignet), andererseits eine Flexibilität von Einzelergebnissen und ihrem Zusammentreffen zu gewährleisten. Es gilt also, den Rahmen für eine bestimmte Klangkonstellation zu sichern und dabei gleichzeitig so gut es geht zu verunsichern, was im Einzelnen passiert. Wie ist das möglich?

Eine ganze Reihe von Strategien der Verunsicherung sind festzustellen: Zunächst entsteht Verunsicherung dadurch, dass auf der Bühne keine Musiker anwesend sind (das ist eine Verunsicherung für Publikum und Musiker gleichermaßen), und dass die Musiker weitgehend unabhängig voneinander agieren und sich des globalen Klangereignisses, an dem sie gemeinsam arbeiten, in keiner Weise rückversichern können; dann sind einige dieser Musiker (Bläser und der Solo-Sopran) buchstäblich in Bewegung, so dass der wahrnehmbare Klang nicht einer fixen Entstehungsquelle zuzuordnen ist; darüber hinaus sind die meisten Klangereignisse so leise, dass es nötig wird, Spiel- und



Ausgebreitete Partitur von *Ὅρος μετέωρος* während der Proben (kleiner Ausschnitt)

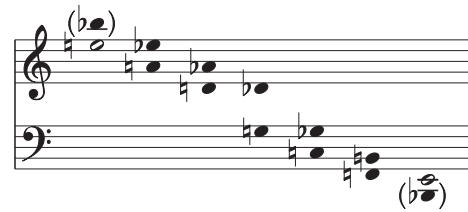


Wahrnehmungshaltung auf diese spezielle Situation neu einzustellen; damit hängt auch die relativ lange Dauer des Stücks zusammen, die zunächst dazu erforderlich ist, den Wahrnehmungsapparat auf die extreme Leisigkeit der Musik einzustellen; um feste Tonorte in Bewegung zu setzen, übertreibt Ullmann das Fixieren von Tonorten: Chorgruppe 2 etwa hat während 50 Minuten und 3 Sekunden ausschließlich einen Ton (e) zu singen, was naturgemäß eine singtechnisch bedingte unscharfe Konturierung des Tons bewirkt (gleiches gilt für den Solo-Sopran, dessen Tonrepertoire sich im zweigestrichenen b erschöpft); umgekehrt führen extrem lange und langsame Glissandi etwa in den Streichern zu einer Verunsicherung der Spielhaltung, die sich im Klangresultat niederschlägt; zudem sorgt eine besondere Art der Notation für einen ähnlichen Effekt: In Chorgruppe 1 und 3 sind die Töne zwar notationell genauestens fixiert, aber auf eine Weise, die nicht einfach ausführbar ist: Anhand eines »systems der oktavunterteilung«, die auf einer 68-fachen Teilung der Oktave und 9 Modi beruht, müssen die Sängerinnen und Sänger Tondistanzen zunächst selber ermitteln – die Bestimmung der Töne ist nicht trivial und kommt fast einem kleinen Forschungsauftrag für Vokalisten gleich, was wiederum die Aufführungshaltung und das Klangresultat entsprechend beeinflusst, weil die Tonhöhen nicht in mikrotonalen Distanzen als verschobene, aber gleichwohl fixe Tonpunkte dargestellt, sondern als unsichere Werte aufgefunden, »recherchiert« werden müssen: Der 68-ste Teil der Oktave ist jener diskrete Wert, der niemals explizit auftaucht, sondern als Orientierungsmarke dazu dienen soll, die Klangelemente des Stücks herstellen zu können – bezeichnenderweise lassen sich mit den geforderten Vielfachen des 68-sten Oktavteils weder gleichschwebend temperierte Tondistanzen, noch reine Intervalle (ausgenommen natürlich die Oktave), noch Kommata, Limmata,

Apotomen verschiedener Sorte ganz genau konstruieren: Sie sind all diesen und anderen gängigen Tonfixierungssystemen letztlich inkommensurabel (die Abweichungen zu diesen sind aber häufig äußerst klein).

Die Tetrachord-Subdivision der Oktaveinteilung und die damit korrelierenden Modi verraten natürlich die antike Inspirationsquelle, wie auch die Besetzungswahl von drei Aulospaaren²⁵ (Ullmanns Aulos-Partie ist, abgesehen von einem emelischen Rest nach 40'01, dabei kaum idiomatisch gestaltet). Bekanntlich hat Ullmann das Problem der Tonfixierung, überhaupt: der Manifestierung der Größe »Ton« in der Musik des Abendlands auch in die wissenschaftliche Diskussion eingebracht;²⁶ er ist fasziniert von Alternativen zum »abendländischen« Musikdenken in fixen Tönen, deren eine sich zumal in der Theorie des antiken Griechenlands offenbart, und zwar durch die feste Begrenzung des Tetrachords durch quartdistanzte Positionen (etwa *Mése* und *Hypate*) und der Beweglichkeit der Positionen dazwischen (*Lychanós*, *Parhypáte*, je nach Genus), deren Bestimmungsversuche immer wieder zu Streit unter Gelehrten führte.²⁷ Sicherlich wäre es stark übertrieben zu behaupten, dass ὄρος μετέωρος eine Art zeitgenössische Wiederbelebung oder Aktualisierung eines antiken Klangdenkens darstelle; und doch sind auf antikes Denken zurückgehende Inspirationsspuren in der »Partitur« auszumachen, wenn es darum geht, feste Tonordnungen in Bewegung zu setzen oder zu verunsichern.

Aufgrund all dieser destabilisierenden Maßnahmen ist es möglich, das ganze Stück auf eine sehr einfache intervallische Basis zu stellen (grundlegend sind neben dem vorherrschenden Tritonus e-b die Quarte e-a und die Quinte es-b, womit in Bezug auf die Oktave geometrisches, harmonisches und arithmetisches Mittel im Fundament des Stücks präsent sind), ohne ein triviales Klangresultat ernstlich fürchten zu müssen; ähnliches gilt auch für die strukturelle Basis der Einzelschichten: Betrachtet man etwa die harmonischen Fixpunkte des Streichtrioparts, lässt sich ein einfaches Tritonus-Quintfall-Modell rekonstruieren, das quasi *per tonos* von e nach e durch alle »zwölf Töne« führt:



Dies geschieht natürlich ganz ohne dass man dessen gewahr werden könnte, denn a) erscheint das Modell in Permutation beziehungsweise Dissoziation seiner Elemente, b) sind die genannten Fixpunkte nur auf dem Papier welche, da sie als Klangstationen nicht eigens herausgehoben erscheinen, c) sind die Streicher durch langsamste und leiseste Dauerglissandi und permanentes dreisaitiges Spiel rasch zu erschöpft, um erkennbare »feste« Tonhöhen noch artikulieren zu können, und d) ist der ganze Tonhöhenbereich durch eine in sich stark ausdifferenzierte Geräuschschicht sehr oft überdeckt (Beispiel: Zum finalen e gesellt sich in der Geige als Störfaktor ein schwer zu definierender Flageolettklang).

Bei der Lektüre dieser Partitur muss die spezifische Ausführungssituation mitgedacht werden. Nicht umsonst betont Ullmann immer wieder, dass schriftlich fixierte Musik angesichts der Unwägbarkeiten der *live*-Situation erst sich bewähren müsse: Ein großer Teil der aufführungspraktischen »Verunsicherung« wird durch ein besonderes Konzept von Schriftlichkeit hier überhaupt erst generiert. Die Ullmannschen Verunsicherungen machen sich nicht in aufbegehrendem Gestus Luft, sondern führen zu einem ephemere verstörenden Klangresultat, das sich auf eher hesychastische Art der geschichtlichen und gegenwärtigen Realität des Ortes öffnen möchte. Ullmann enthält sich mit diesem Klangraumbewegungskonzept so weit wie möglich einer auktorialen Lesart des Orts, sondern infiltriert ihn durch ein loses Klanggewebe, dessen tatsächliche Ausformung er als Autor nur in beschränkter Weise beeinflussen kann (und möchte). Sein Stück wie auch, wenn auch auf gänzlich andere Art, jenes von Weissberg liefern gute Beispiele dafür, dass es in der traditionell nach »Entgrenzung« strebenden Neuen Musik heute möglich ist, »Grenzen« nicht nur nach dem Gesetz des Schützengrabens zu behandeln, sondern das Phänomen auch auf luzide Weise zu thematisieren.

Im Gegensatz zu Ullmanns Sammlung von losen Kalligraphien erhielt ich Weissbergs Stück als leicht lesbare konventionelle, im Computersatz hergestellte Partitur per E-Mail als pdf-Dokument, mittels der die Aktionen aller auf einer Bühne befindlichen Aufführenden klar und eindeutig koordiniert werden können (hinzu kommt die mit Vokal- und Instrumentalaktionen engstens verwobene Live-Elektronik, deren Ereignisse in der Partitur angedeutet sind). Die Frage, die sich mir bei der Lektüre von Weissbergs *Dreizehn*¹³ vordringlich stellte, war jene nach der kompositorischen *Übersetzung* der vorgegebenen Bahnhofszusammenhangs- beziehungsweise Grenzthematik in Klang.

Weissberg hatte im Gespräch kein Hehl daraus gemacht, dass er sich einer Haltung befleißigt, die mit einem Begriff verbunden werden kann, der in der jüngsten Musikgeschichte ziemlich übel beleumundet ist: der *Vertonung*. Er ist mit der Tradition der »Entsprachlichungen« in der Neuen Musik schwer in Einklang zu bringen und wird noch immer sehr häufig gleichgesetzt mit einem rein illustrativen Zugriff von Musik auf Worte im Sinne von »kompositorischer Nachäfferei«. Bei Weissberg gibt es durchaus Ansätze des illustrativen Zugriffs auf bestehende Wirklichkeiten: Nach Takt 75 etwa kann die mechanische Streicher- rhythmik als simple Klangnachahmung einer Dampflokomotive aufgefasst werden (in den Proben bestätigte Weissberg später die Statthaftigkeit einer solchen Assoziation). Wesentlich scheint aber, dass mimetische Klangfiguren bei Weissberg nicht sich selber zum Ziel haben, sondern ausgehend von bestimmten konkret fassbaren Erscheinungen neue, mitunter unillustrativ- vieldeutige Klangwirklichkeiten entstehen lassen können.

Die illustrative Klangfigur kann nämlich dazu neigen, sich vom zu Illustrierenden zu lösen und neue Zusammenhänge zu konstituieren. Die tönende Zugmetapher ab Takt 75 ist dafür ein Beispiel: Sie entfaltet sich nicht als unmittelbar kenntliches, stabiles Klangbild, sondern ist fluktuierender Bestandteil einer größeren Konstellation, die selbst im Wandel begriffen und als entgrenzende Osmose zwischen Sprach-, Instrumental- und Elektronikklang inszeniert ist (Instrumente deklamieren über

Sprache, Singstimmen stimmen mit geschlossenen Mündern große, »instrumentale« Intervalle an, die Hüllkurve der Instrumente steuert elektronisch erzeugte Chor- und Rauschklänge). Es wird übersetzt: »reale« Klangobjekte in »virtuelle« Kunstklänge, »Sprache« in »Musik« oder »Musik« in »Sprache«, wobei es in dieser Art Übersetzung weniger auf Ausgangsmaterial und Endresultat anzukommen scheint als auf die Zone dazwischen, also nicht auf das Ziel der Übersetzung, sondern eher auf deren Weg, den »Transport« von Gehalten über die Grenzen verschiedener Klangregionen, Materialitäten, Medialitäten hinweg. Die Referenzgegenstände der Operationen bleiben dabei freilich nicht unberührt, die Unterscheidung zwischen referentieller Realität und deren Simulation wird angesichts der unablässigen Transformation von Abbildqualitäten erschwert.²⁸ Auf seine eigene (wiederum kaum rebellenhaft aufbegehrende) Weise »verunsichert« also auch Weissberg.

Würden solche Erscheinungen es ermöglichen, den so nachhaltig gebrandmarkten Begriff der *Vertonung* in der Neuen Musik zu rekreditieren? Dies ist weder das Ziel dieses Kommentars, noch entspricht es der entspannten Haltung, die Weissberg gegenüber einer vertonenden Haltung einnimmt (es sei aber darauf hingewiesen, dass die enge Zusammenarbeit von Weissberg und Tuccillo der Vorstellung einer einseitig zuliefernden Arbeitsteiligkeit von Vertoner und Texter kaum entspricht, da die Zuständigkeiten nicht strikt gegeneinander abgegrenzt waren und es offenbar auch vorkommen konnte, dass schon erfundene Klänge »vertextet« wurden). Eine vertonende Haltung offenbart sich auch auf der Ebene der Großform: Jede Textstation entspricht einer bestimmten auf den Textinhalt bezogenen Klangidee, so dass man fast von einer Abfolge von kleinen Nummern sprechen könnte, die freilich nicht isoliert dastehen, sondern sich auf verschiedene Art zueinander verhalten und dadurch die Grenzen dazwischen zum Fließen bringen können – eine Ausnahme ist die größere Nummer 5/I *Grenztöne* ab Takt 343, die vergleichsweise heterogen gestaltet ist dadurch, dass in ihr unterschiedliche,

einander kontrastierende Klangideen zerschnitten und neu zusammengesetzt erscheinen.

Ein wichtiger Aspekt Weissbergscher Vertonungs- und Übersetzungsarbeit liegt in der Konnotation bestimmter Inhalte durch Verwendung von aus der Tradition bekannten und wiedererkennbaren Klangelementen: Neben bestimmten Musiken – der *Internationalen* in der Lenin-Episode oder der englischen Nationalhymne in der Thatcher-Episode – erscheinen etwa in der Borchert-Episode aufsteigende Ganztonleitern (Takt 288 ff., gegenläufig zur Heimreise des verstorbenen Borchert »stromabwärts«), die in einen abbrechenden Choralsatz münden, und – vor allem – der Ton d: Nicht nur in dieser abgeschnittenen Liturgie spielt das traditionell (und auch in der Tradition der Neuen Musik, zum Beispiel bei Bernd Alois Zimmermann und Heinz Holliger) als Todeston figurierende d eine sehr wichtige Rolle: Immer wieder fällt die Komposition auf diesen Ton zurück, so dass es scheinen mag, sie sei durch ihn unterwandert (vielleicht ein bisschen wie der Badischen Bahnhof durch die kryptischen Tunnel). Einmal allerdings materialisiert sich an herausgehobener Stelle und in emblematischer Weise die leitende Thematik des Stücks gerade in der Dematerialisierung dieses Tones: In Takt 408 f. deklamieren zweiter Alt und erster Tenor allein die Worte »Die Grenze dazwischen« ausgehend von d¹ nach es¹ beziehungsweise nach cis¹ glissandierend (diese Mutation des Tons d wird durch die Live-Elektronik unterstützt). Wie hier erscheint das d sehr häufig in eingestrichener Lage als einer der wenigen Töne, der für alle Singstimmen bequem zu erreichen ist und damit einen Grenzpunkt markiert, den alle Vokalistinnen miteinander teilen. Dieser Grenzpunkt wird in Takt 408 f. – entsprechend der Tendenz des gesamten Stücks wie der großen Vorliebe Weissbergs für paradoxe Klangfiguren – demonstrativ verschleiert. Die Figur ist zentral für die Vokalführung dieser Komposition: Auffällig ist, dass die Chordeklationen sehr oft darauf beruhen, von einem Tonpunkt aus dilatativ wegzuführen oder von einem Akkord aus auf einen solchen hin. Hier wird dieser Stimmführungstypus modellhaft vorgeführt.

Ein besonders anschauliches Beispiel für die gleichsam »übersetzende« Verbindung eines Textgehaltes mit einer bekannten musikalischen Struktur liefert Teil 4/I *Aufbruch* (Takt 295 ff.):

»Tausend Jahre brechen / grauslich nach zwölf / zusammen und / den Stab über sich.« Bekanntlich glaubte Arnold Schönberg mit der Zwölftontechnik nicht nur eine neue Kompositionsmethode gefunden, sondern, wie er seinem Schüler Josef Rufer 1921 verkündete, dadurch auch »der deutschen Musik die Vorherrschaft für die nächsten [zwar nicht tausend, aber immerhin doch] hundert Jahre« gesichert zu haben.²⁹ Schönbergs Vision und das historische Faktum des zwölfjährigen Bestehens des »Dritten Reichs« erscheinen kurzgeschlossen, indem Tuccillos *Aufbruch*-Verse vor allem durch Zwölftonreihen realisiert sind: Der Streichtriosatz besteht aus parallel geschalteten, nicht ohne weiteres aufeinander beziehbaren Zwölftonreihen, während der Klaviersatz ebenso mechanisch auf alle Register auseinandergezogene Ganztonskalen und Terzzirkel bringt, wodurch im Klavier immer Zwölftonfelder entstehen, die durch einen gemeinsamen Ton (einen »Grenzton«) jeweils miteinander verbunden sind. Entscheidend ist, dass, den »Shepard-Skalen« in Teil 2/II entsprechend, alle Tonkomplexe in halbtöniger Abwärtsbewegung begriffen sind, bis in Takt 304–306 die Musik sich in einer stark crescendierenden Engführung einer Zwölftonreihe verdichtet, zuspitzt und dann abbricht – auch die Einsätze der Chorengführung bilden eine, nunmehr achtstufig diatonische (denn es gibt acht Stimmen) Dekadenz. Charakteristisch ist die mehrfache und widersprüchliche Konnotation des Strukturelements »Zwölftonreihe«: Sie entspricht einerseits den zwölf Jahren der Nazi-Herrschaft, andererseits steht sie für den alles andere als Nazi-konformen dodekaphonischen musikalischen »Aufbruch«, der nach dem Krieg (nach dem »Zusammenbruch«) im Serialismus wieder aufgegriffen und radikalisiert wurde; gleichzeitig ließe sich auch an die Verwendung von Zwölftonreihen als negatives Klangsymbol in tonalem Kontext, zum Beispiel für »Sünde« oder »das Böse«, denken, wonach »Zwölftonreihe« nicht nur als Strukturelement, sondern als Semantem aufgefasst wird wie etwa in Frank Martins unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg entstandenem Passions-Oratorium *Golgotha*, in dem Zwölftonreihen offenbar für das gerade überwundene Übel des Nationalsozialismus stehen sollen. Durch den Bezug auf das Diktum des von den Nazis verfemten Schönberg über eine »deutsche Vorherrschaft« erhält der ganze Zusammen-

hang bei Weissberg ein hohes Maß an ironischer Energie. Dem Gedanken des Niedergangs und Zusammenbruchs entspricht die Abwärtsbewegung, der alle Strukturkomplexe unterworfen sind, die wiederum zum Todes- und Grenzton d¹ zurückführt (»der Einbruch von Nacht / und Dieb auseinander / gebrochen« ...) und sich davon ausgehend völlig regelmäßig auf den Quintcluster h-fis¹ ausweitet (... »und der / Aufbruch grinsend / eine Lanze für sich«), wobei letztere Figur dadurch gekennzeichnet ist, dass die diastematische Ausweitung mit einer kontinuierlichen Abnahme von Lautstärke (»decrecendo«) einhergeht (die Abnahme von Intensität ist in diesem Stück oftmals mit einer Zunahme an Tonorten und Ausweitung des Ambitus verbunden, als müsse die zur Hervorbringung eines Einzeltones erforderliche Energie auch für größere Tonkomplexe hinreichen).

Die paradoxe Dichte dieses Teils 4/I kann kaum anders als enorm genannt werden. Wie alle anderen Klangmaterialien des Stücks werden Zwölftonreihen in diesem Teil nicht als solche gesetzt, sondern als Mittel musikalischer Darstellung beziehungsweise »Übersetzung« von Textgehalten instrumentalisiert – was zur Folge hat, dass Weissbergs Werk eigentlich kein eigenes Idiom besitzt, keinen »eigenen Ton« hat. Dies heißt nicht, dass der Musik nichts charakteristisch wäre: Dies wäre unter anderem die Art, viele »Töne« oder »Tonfälle« in bestimmte Konstellationen zu bringen (aber nicht in eine Collage, da die Referenzobjekte weniger als solche, sondern viel eher stark manipuliert oder *in statu mutandi* gezeigt werden und zudem oftmals als »Werkstoffe« keine spezifische Charakteristik besitzen und deshalb konnotabel sind). Der Akt musikalisch übersetzender Manipulation von Klangmaterialien erfolgt aus einer gewissen Distanz, es entsteht nicht der Eindruck einer besonders großen ästhetischen Identifikation des Künstlers mit den Kunstmaterialien – wohl aber mit den Kunstverfahren. Mag Weissberg, wie er sagt, sonst nur an Klänge denken und nicht an deren Bedeutung³⁰ – hier, im deutenden Umgang mit einem spezifischen Stoff, ist es wohl anders: Wesentlich für diese Komposition ist das Spiel mit musikalischer Bedeutung.

Aufgrund ihrer hohen semantischen Innenspannung kann die Lektüre einer solchen Musik ein großes Vergnügen bedeuten. Wichtig ist, dass aus der auf unterschiedlichen Darstellungs-

ebenen sich abspielenden musikalischen Übersetzungsarbeit nicht Eindeutigkeit resultiert, sondern eine offene Perspektive, die nach landläufiger Meinung mit der »Methode« des Vertonens kaum in Einklang zu bringen ist. Übrigens neigt Weissberg nicht zur hermeneutischen Hyperaktivität. Als wäre er sich der Gefahr eines allzu wahrnehmungsübersättigend komplexen Zusammenspiels von Klang, Sprache und Bild wohl bewusst, lässt er gewisse Textteile manchmal auch gänzlich unvertonen (was im Kontext übersetzender Vertonungsaktivität wiederum als ganz besonderer, nämlich negativer Fall einer Vertonung zu werten sein könnte). Die Textstelle über die Gleichzeitigkeit von Zeitzonen etwa (»Auf dem Bahnhof galt wie in Deutschland die Mitteleuropäische Sommerzeit, die Schweiz hielt an der Mitteleuropäischen Zeit fest. In den Fahrplänen war dies vermerkt.«) macht neugierig auf eine raffinierte Übersetzung dieses Sachverhalts in die Zeitkunst Musik: Überraschenderweise schlägt Weissberg just dieses Angebot aus (oder realisiert es auf eine Weise, die mir bisher verborgen geblieben ist).

Ankunft Basel, Badischer Bahnhof

Die bisherigen verbalen Antizipationen von Kunstwirklichkeit (in Noten und Worten) machten neugierig darauf, wie sich die künstlerische Arbeit in der Praxis bewähren würde. Unter anderem davon handeln die Gespräche mit den Komponisten und der Bildkünstlerin, die bald nach den Proben und Aufführungen im Oktober 2009 geführt wurden. Die Produktion ist dokumentiert in der dieser Publikation beigegebenen Audio-DVD wie in den nachfolgend abgedruckten, während Proben und Aufführungen entstandenen Fotografien von Ute Schendel und Video-Stills von Nives Widauer. Die Tonaufnahmen entstanden im Fall von Ullmanns Stück während der Proben (um etwaige Schallemissionen des Publikums zu vermeiden), im Fall von Weissbergs Stück während der Aufführungen; sie sind dokumentarischen Charakters und besitzen nicht den Anspruch autonomer medialer Kunstwirklichkeiten. Ein ebenfalls dokumentarischer Videomitschnitt des Stücks von Daniel Weissberg ist in der Vera-Oeri-Bibliothek der Musik-Akademie Basel zugänglich.

Gespräch 4 mit Jakob Ullmann (Basel, 18. November 2009)

Michael Kunkel: Wir können heute das Gespräch, das wir im Sommer über "Όρος μετέωρος" begonnen hatten, fortsetzen, bereichert um die Erfahrung der Proben [1. bis 14. Oktober 2009] und Aufführungen [15., 17., 19. und 22. Oktober 2009]. Vieles sollte und musste ja damals noch offen bleiben, womöglich können wir auf das eine oder andere nun zurückkommen. Vielleicht beginnen wir mit der Idee, dass nicht nur die komponierte Musik, sondern auch der Ort, also der Bahnhof selbst klingen sollte. Ist das bei den Aufführungen wirklich der Fall gewesen? Was man außer den von dir komponierten Klängen hören konnte, waren ja vor allem Schallereignisse im Saal und auf der Schwarzwaldallee, die am Badischen Bahnhof vorbeiführt. Hat der Bahnhof in deinem Stück überhaupt geklungen?

Jakob Ullmann: Ich hatte eigentlich gehofft, dass die Gewichte anders verteilt sind, dass die Straße nicht so stark ist, und dafür das, was auf den Gleisen passiert, stärker zu hören ist. Man hat aber den Bahnhof stärker gehört, als man es wahrzunehmen meinte. Und zwar deshalb, weil die Geräusche, die vom Bahnhof selber kamen, weniger eindeutig dem Gleisverkehr zuzuordnen waren. Man erwartete einfach was anderes, und zwar, dass da Bremsen quietschen und Güterwaggons zusammenstoßen. Man hat aber durchaus Züge gehört, wenn man gewusst hat, wie das klingt. Das war natürlich nicht so einfach zu orten wie die Geräusche von der Straße. Dadurch, dass die Ampelphasen im Anfahren der Autos bemerkbar waren oder auch sich

unterhaltende Leute draußen vorbeigingen, war die Straße relativ stark präsent. Das ließ sich nicht besser regeln. Dieses Problem hat (unter anderem) wahrscheinlich auch mit der Blickrichtung des Publikums zu tun, ich habe das sehr unterschätzt ...

... die Leute haben von den Gleisen weggeguckt, und dadurch automatisch von den Zügen weggehört?

Ja.³¹ Ich habe auch unterschätzt, dass der Aufbau für den zweiten Teil mit dem Stück von Daniel Weissberg eine starke Ablenkung dargestellt hat. Die leeren Notenständer, der Flügel und die technische Installation haben eine völlig falsche Erwartungshaltung geweckt. Wenn dies nicht vorhanden gewesen wäre und die Leute andersherum gesessen hätten, wäre der eigentliche Bahnhof wohl klanglich präsenter gewesen. Das ließ sich in dem Zusammenhang aber nicht ändern. Es ist eine erstaunliche Erfahrung, wie stark Abhängigkeiten entstehen können.

Der Aspekt des Visuellen, der auch im erfundenen Gattungstitel »visuelles Oratorium« festgemacht ist, kommt hier ein bisschen durch die Hintertür wieder rein. Die andere unbekannte und jetzt etwas bekanntere Größe war das Publikum. Wir hatten uns ja gefragt, wie das Publikum auf diese nicht völlig gewöhnliche Aufführungssituation reagieren mag. Manchmal gab es eine gewisse Überforderung oder Ratlosigkeit etwa angesichts der Textbehandlung: Viele fanden es merkwürdig, dass man in einem Stück mit relativ viel Text nichts »versteht«. Was sagst du zu diesem Problem?



Ich würde die Antwort auf ein etwas breiteres Fundament stellen: Die Problematik oder Überforderung ist nicht dort zu suchen, wo eine bestimmte Erwartungshaltung nicht erfüllt wird, sondern wo eine Erwartungshaltung in eine falsche Richtung geht. Viele Leute haben gesagt, dass sie darauf gewartet hätten, dass noch die Musiker auftreten und an die Pulte gehen. Viele fragten sich auch, ob das ein elektronisches Stück war, weil da lauter Lautsprecher standen. Und mit dem Text ist es ähnlich:

Wenn ich einen Text habe, entsteht eine gewisse Erwartungshaltung, dass ich davon etwas erfahre. Der Text in dem Stück hat aber – davon abgesehen, dass für mich wichtig ist, was da verhandelt wird – in erster Linie eine akustische Funktion, die darin besteht, die Klänge für die Sängerinnen und Sänger überhaupt artikulierbar zu machen. Es sind ja relativ einfache Elemente, mit denen an dieser Stelle gearbeitet wird, aber die gesungenen Töne werden durch das Vorhandensein des Texts erst

artikulierbar. Und zwar in einer Weise, die wiederholbar ist, aber in unserer Tradition des musikalischen Schreibens nicht so gut verankert ist. Um ein einfaches Beispiel zu nehmen: Wenn ich einen komplizierten Rhythmus auf der Pauke realisiert wissen will, dann kann ich entweder eine sehr komplexe Schreibweise mit unglaublich komplizierten Zeitverhältnissen benutzen, oder ich sage dem Schlagzeuger: Schreib mal deinen Namen mit dem Finger auf das Fell. Das gibt einen extrem komplexen Rhythmus, aber er kann ziemlich genau wiederholt werden, weil das Schreiben auf diese spezifische Art stattfindet. So verhält es sich auch im Fall der Texte für die Solistin und die übrigen Sänger und Sängerinnen. Die einzelnen Phasen, in denen gesungen oder nicht gesungen wird, sind ziemlich unterschiedlich, manchmal gibt es viel Text, manchmal weniger. Die Wiederholbarkeit eines relativ komplexen Zeitgebildes zu gewährleisten: dafür ist der Text wunderbar geeignet. Außerdem ist er wunderbar dafür geeignet, bei dem lang auszuhaltenden Ton in Chorgruppe 2 Klangfarbenänderungen zu bewirken, die gleichartig reproduzierbar sind. Man muss also hier nicht damit anfangen, mit Metaphern zu arbeiten, sondern in dem Moment, wo man die Phoneme in ihrem Ablauf vorgibt, erhält man einen gewissen Verlauf von Klangfarbe. Natürlich gäbe es die Möglichkeit, da sowieso nichts verstanden wird, eine Phantasiesprache zu benutzen, Lautpoesie oder so – obwohl selbst da immer mit einer semantischen Ebene gerechnet wird ...

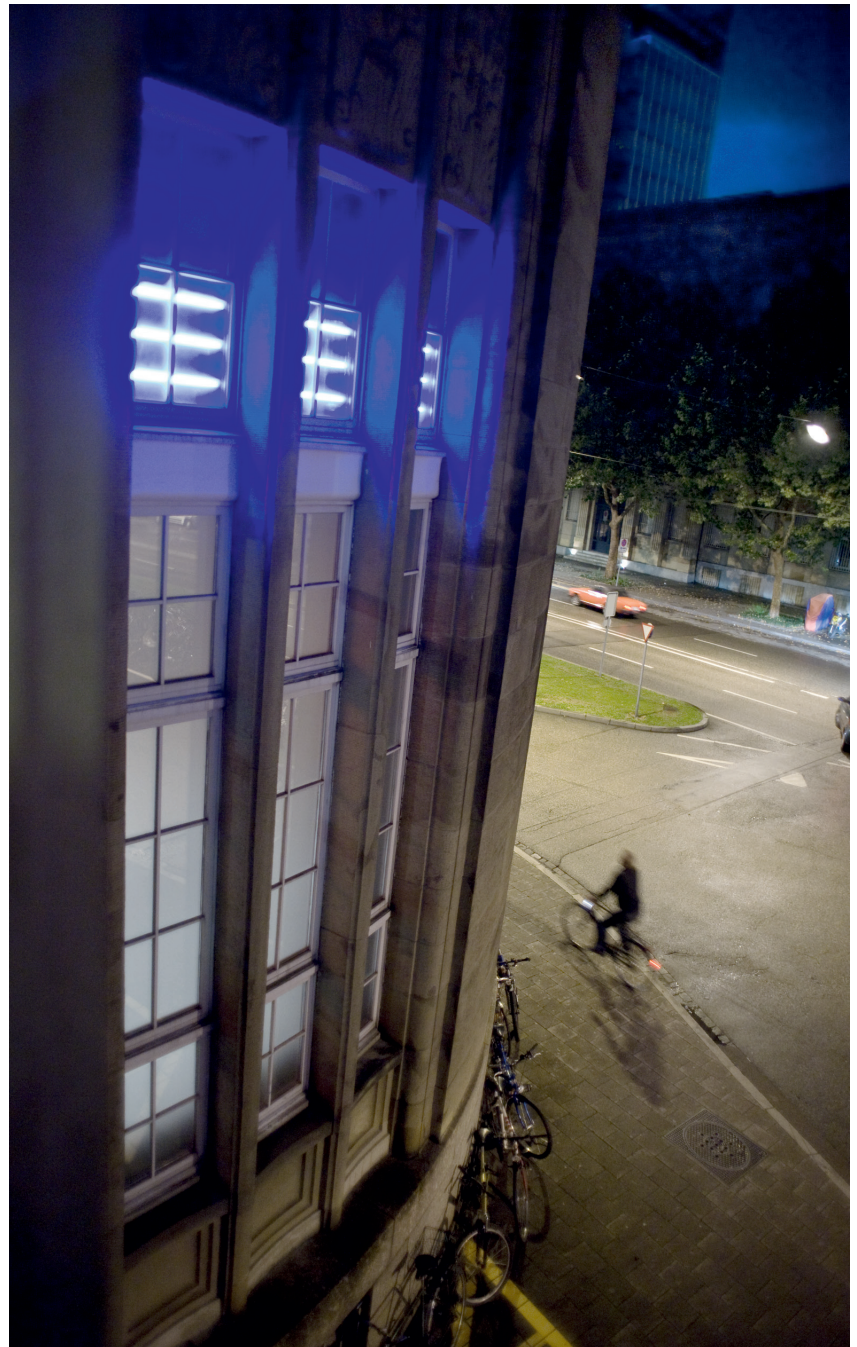
... als Bedeutungsträger ist Sprache nicht ganz leicht hintergebar

...

Eben. Aber die gewählten Texte besitzen auch eine klangfarbliche Vielfalt, die ich nicht hätte erfinden können. Es ist viel einfacher, diesen Reichtum zu über-

links: Besprechung der an der Aufführung von *Όρος μετέωρος* Beteiligten zu Probenbeginn

rechts: Konzertsaal der Gare du Nord und Schwarzwaldallee





Sopranistin Christiane Mikoleit, oben im »Besprechungszimmer«, unten im »Hotelzimmer«

nehmen. Und dann habe ich gerne billigend in Kauf genommen, dass dieser Text auch etwas bedeutet, was in diesem Zusammenhang ja alles andere als unwichtig ist. Aber wenn man als Zuhörer weiß, dass da ein Text, das heißt auch eine Bedeutung existiert, hat man natürlich ein gewisses Interesse herauszufinden, worin

sie besteht. Das aber ist ja die normale Bahnhofsituation, da wird dauernd so viel geredet, das ich nicht verstehe und das ich auch nicht verstehen muss. Bei 90 Prozent ist es besser, dass ich es nicht verstehe ...

... dass man nur »Bahnhof« versteht ...

... nur das, was von den Bahnhofsverantwortlichen für wichtig gehalten wird, wird darüber gelegt – das fehlt in meinem Stück. Man weiß, dass da etwas gesprochen wird. Gut, es könnte schon wichtig sein, aber das weiß man nicht so genau. Von Anfang an aber war mir klar, dass die vordringliche Rolle des Texts darin besteht, den Klang artikulierbar zu machen.

Könnte man dann nicht auf den Untertitel – »dramatisches fragment mit Aischylos und Euripides« – verzichten? Dann würde keine Erwartung geschürt.

Naja, ich habe gedacht: wenn schon, denn schon. Die Versteckspielerei mag ich ja eigentlich auch nicht. Man könnte natürlich sagen: Sie wird in gewisser Weise doch betrieben. Jein, kann ich da nur sagen. Auf der einen Seite ist relativ viel Text aus den beiden Dramen herausgenommen, aber dadurch, dass ich mich im wesentlichen auf diese Chortexte bezogen habe ... nur die Solistin singt Texte der Vorsängerin oder der Eoadne, und was die Sängerin in den Zimmern oberhalb des Saales gemacht hat, war schon ziemlich dramatisch. Es war zwar entfernt, aber da war eine unglaubliche Energie dahinter, die nur in Maßen unten ankam. Für meine Verhältnisse war da eine ziemliche Power oben im Raum.

Allerdings. Trotz der räumlichen Distanz und dem Ullmannschen Ausdrucksverbot³² in der Partitur teilte sich durch den Solo-Sopran und auch durch das Schlagzeug im Konzertsaal beträchtliche Expressivität mit. Für deine Verhältnisse erschien das schon fast plakativ. Wie lässt sich das vereinbaren mit deiner Haltung der Illustrationsabstinentz und der großen Skepsis gegenüber Ausdrucksmusik?

Die Partie der Sopranistin ist eigentlich nicht zu realisieren. Je länger ich zugehört habe, desto mehr staunte ich darüber, dass Christiane Mikoleit überhaupt zugesagt hat. Nach den Auführungen sagte sie mir, dass sie von Kolleginnen und Kollegen

nur strikte Warnungen erhielt: Mach das auf keinen Fall, was da von dir verlangt wird, soll man nicht tun. Damit war klar, dass diese unglaubliche Anstrengung, die mit diesem Part verbunden ist, irgendeinen Kanal finden muss, um herauszukommen. Deshalb musste ich eine für meine Verhältnisse ungewöhnlich klare Form von Expression zulassen. Das schien mir gerechtfertigt, weil die Sopranistin da oben in der Ferne ist, und andererseits auch vom Inhalt her: Es ist ja nicht so, dass man sagen kann: Wir hören jetzt die Mauern, da kommt vielleicht ein bisschen was raus. Man weiß nicht genau, ob es da nicht auch im Fundament knirscht. Man weiß nicht genau, ob da nicht doch jemand um Hilfe ruft. Ist das jetzt ernst, oder nicht? Das ist ja eine Situation, die man an einem öffentlichen Ort wie dem Bahnhof empfindet. Oder wenn man im Zug sitzt, man weiß ja nie, was ist. Ich habe das neulich selber erlebt: Da hat jemand einen Stein gegen den Zug geschmissen, direkt an das Fenster, an dem ich saß. Ich habe den unglaublichen Knall gehört, und dachte gleich: Entgleisen wir jetzt? Dann sah ich, dass das Fenster völlig zusammengefallen war, es wurde dann abgeklebt. Einen Wagen weiter hat man wahrscheinlich bloß gedacht: Ist da jetzt was runtergefallen? Man weiß nicht wirklich, welchen Ernst etwas hat. Das ist typisch für Züge, für Bahnhöfe. Man muss sich auch entscheiden: Soll ich mich da jetzt einmischen? Insofern geht dieses Stück in eine Richtung, die bei mir sonst nicht vorhanden ist. Das Schlagzeug kam ziemlich explizit, weil ich keine Abstufung der einzelnen Instrumente wollte und die starke Intensität akzeptieren musste, damit man den Gong schön hört ... ich hätte ja lieber eine japanische Tempelglocke gehabt, der Glockenklang, der war eigentlich ... wie diese Stabglocken halt sind. Andererseits konnte ich das akzeptieren, weil es so klang, als würde draußen eine Uhr schlagen. Die schlug dann zwar relativ häufig, aber so gab es auch eine Brücke nach draußen. Aber die große Trommel und die Holztrommel klingen relativ stark, wenn man den Gong und die Glocke wahrnehmbar haben und nicht in einer völlig anderen Lautstärkenregion ansiedeln will als das andere. Die Sache mit dem Gong hat eigentlich relativ gut funktioniert, ich meine diese Korrespondenz zwischen dem Gong und dem ausgehaltenen Ton. Das von Chorgruppe 2 ausgehaltene e klang so, als hätte der Gong einen ewigen Nachhall gehabt. Und wenn



Schlagzeuger Fran Lorković unter dem Raum der Zuhörer



der unten angeschlagen wurde, kam etwas Energie in den Raum, damit das weiter laufen kann. Das hat relativ gut funktioniert, aber dafür brauchte man diese Energie von unten. Hinzu kommt, es ist ja gewissermaßen ein Dreieck, der Aulos: Auch den Aulos hat man ja relativ stark als etwas Fremdes wahrgenommen. Es



Molly McDolan und Conrad Steinmann auf Spielposition »Links« (in der Nähe des Streichtrios)

war in den Aufführungen natürlich unterschiedlich, es hing auch davon ab, wie da unten die Klosituation war. Um diese doch sehr eigenständige und markante Klanglichkeit akzeptieren zu können, musste es mit anderen Klangquellen, die ihre eigene Charakteristik sehr deutlich präsentieren, in ein Dreieck gebracht werden. Ausgangspunkt war also die praktische Realisierbarkeit. Ich konnte die Expressivität überdies akzeptieren, weil sie sich konzeptuell begründen ließ. Aber die Sopranpartie ist wirklich mörderisch, da muss man schon eine Person haben, die sehr solidarisch ist. Im Prinzip ist es bei der Oboe da caccia ähnlich, es fällt nur nicht so auf: Es kommen ja lauter Töne vor, die auf dem Instrument eigentlich nicht spiel- und realisierbar sind. Da steckt eine ziemliche Rechercheleistung dahinter, es irgendwie doch zu machen. Wenn man einmal weiß, wie man die hohen Töne produzieren kann, die eigentlich jenseits jeglicher Regionen sind, dann ist es nicht eine so unglaubliche körperliche Herausforderung wie für die Sängerin. Für sie war das Stück schon eine Grenzerfahrung.

Du wolltest mit dem Stück ja die Dinge, die in den Mauern stecken, mittels Komposition artikulieren. Du warst dir nicht sicher, ob das mit

dieser Art zu komponieren funktioniert. Was hast du mit Ὀρος μετέωρος schließlich aus den Mauern rausholen können?

Was ich mir klanglich vorgestellt habe, hat besser funktioniert, als ich mir erhofft hatte. Was ich tatsächlich unterschätzt habe, ist, in wie starkem Maße sich die Aufführungssituation in dem Stück umgekehrt hat. Die normale Aufführungssituation ist: Man hat ein Orchester auf der Bühne und ein Publikum, das normalerweise zahlenmäßig größer ist; trotzdem ist die Energie vom Orchester so stark, dass das Publikum davon

in Schach gehalten wird. Hier war die Energie vom Publikum so unglaublich groß, dass man sozusagen die umgekehrte Situation hat: Die Energie des Publikums hat die Aufführung bestimmt. Das fand ich wirklich erstaunlich, in wie starkem Maße die Musiker gespürt haben, wie das Publikum reagiert – sogar Conrad Steinmann und Molly McDolan, die mit dem Publikum ja wirklich überhaupt keinen Kontakt hatten und von ihm durch Mauern getrennt waren.

Ach ja?

Ja. Das wurde von allen Beteiligten ganz gleichmäßig gesagt: Der erste Abend [15. Oktober 2009] war sowieso nicht toll, aber am Samstag [17. Oktober 2009] hatten alle den Eindruck: Es läuft prima! Das Stück ist ja ganz kurz! Am Montag [19. Oktober 2009] war, auch wieder bei allen, wieder ein deutlich anderes Gefühl: Naja, es ist eben doch ein langes Stück, es ist schon schwierig, da durchzuhalten ... am Donnerstag [22. Oktober 2009] war es wieder anders. Da es bei allen Musikern absolut die gleiche Erfahrung war und sich mit der Erfahrung im Saal deckte, wie das Publikum bereit war, zu hören ... dass am Samstag mal ein Handy klingelte, hat überhaupt nichts zerstört! Auch

die Leute, die rausliefen, haben nicht besonders gestört: Wenn eine gewisse Energie beim Publikum, das hören will, vorhanden ist, können sich die Leute, die rausgehen, gut dahinter verstecken, oder wenn sie selber etwas dagegen inszenieren wollen, müssen sie sehr viel Energie aufbringen. Am Montag hatte man viel deutlicher den Eindruck, dass es den Leuten schwerfällt, sich irgendwie in dieser Situation zu akklimatisieren und einfach zuzuhören. Und das hat sich in einem derartigen Maße auf die Musiker übertragen, und zwar durch die Mauern hindurch, dass das, was ich mir in der Einrichtung gedacht hatte, mindestens in beide Richtungen funktioniert hatte. Also, es ist auch etwas in die Mauern hineingegangen. Mit dieser kompakten Energie habe ich einfach nicht gerechnet. Was ich in dem ursprünglichen Konzept hatte, ist modifiziert herausgekommen. Aus den Mauern kam schon eine Menge raus. Aber im Moment der Aufführungssituation geht es auch in die andere Richtung.

Dass selbst die Spieler im Keller das mitbekommen haben, mutet schon etwas unheimlich an. Gleichzeitig bestätigt das eine bekannte These, dass nämlich Wahrnehmungs- oder Erkenntnisarbeit, auch in der Naturwissenschaft, ihren Gegenstand nicht unbeeinflusst lässt.

Natürlich! Das ist halt so! Da sind wir in der Lage von Heisenberg.

Der Gegenstand der Untersuchung beziehungsweise Wahrnehmung bleibt nicht der gleiche.

Molly McDolan und Conrad Steinmann auf Spielposition »Mitte«



Die Klosituation

In dem Verbindungsgang im Keller, in dem Molly McDolan (Oboe da caccia) und Conrad Steinmann (Auloi) agierten, befinden sich auch die Zugänge zu den Toilettenanlagen der Restaurationsbetriebe Bar du Nord und Les Gareçons. Während der Proben und der Aufführungen wurden in der Bar du Nord gelegentlich Fußballspiele übertragen. Besonders das Spiel Schweiz gegen Israel am 14. Oktober 2009 (Abend der Generalprobe) war sehr gut besucht, da von ihm abhing, ob die Schweizer Nationalmannschaft an der WM 2010 in Südafrika teilnehmen würde (den Schweizern genügte das im Basler St.-Jakob-Park »erzielte« 0:0, um definitiv in den Kreis der WM-Teilnehmer vorzustoßen; bei der WM 2010 schied die Schweiz nach einer 0:1-Niederlage gegen Chile am 21. Juni 2010 und einem hart umkämpften 0:0 gegen Honduras am 25. Juni 2010 in der Vorrunde als Gruppendritter aus). Der Wirt der Bar du Nord, Bruno Zihlmann, schätzt den Pro-Kopf-Konsum an euphorischen Abenden wie diesen auf durchschnittlich anderthalb Liter Bier. Die damals gerade neu angeschafften, sehr schallintensiven automatischen Händetrockner (Dyson Airblade™ ABO3) in den Toilettenräumlichkeiten wurden für die Dauer der Aufführungen und der Proben abgeschaltet (genauer gesagt wurden die Toilettenbenutzer durch ein Schild mit der Aufschrift »defekt« von der Benutzung der Händetrockner abgehalten).



Molly McDolan und Conrad Steinmann auf Spielposition »Rechts« (in der Nähe von Chorghruppe 3)

Offenbar beeinflusst das Stück einerseits die Mauern des Orts, der als Gegenstand der Musik vorgegeben ist; andererseits beeinflusst die Aufmerksamkeit (oder ihr Fehlen) die wahrzunehmende Musik.

In dem Moment, in dem ich Publikum habe, habe ich Energie der Wahrnehmung. Als ich ein Kind war, hatte ich einmal eine sehr heftige Diskussion mit meinen Eltern: Es ging um das Abgehörtwerden, das war ja damals unsere Lebenswirklichkeit. Ich war noch ziemlich klein und habe mit äußerster Vehemenz die These vertreten, dass es überhaupt kein Problem sei herauszufinden, wenn man abgehört wird, weil dann das Gespräch im Raum leiser würde. Das heißt, man müsste nur ordentlich laut sprechen, und in dem Moment, in dem man abgehört wird, geht in die Mikrophone oder Ohren der Abhörer auch was rein, das dann nicht mehr im Raum ist, und dann müsste man ganz deutlich merken, dass man angezapft wird. Ich wollte überhaupt nicht einsehen, dass man das nicht merken soll. Wie wir sehen, ist an dieser kindlichen Theorie des Energieabflusses schon irgendetwas dran ...

Ein anderer Faktor, der die Wahrnehmungshaltung vielleicht etwas präpariert hat, war die kurze Ansprache, die Desirée Meiser jeweils kurz



vor den Aufführungen gehalten hat. Ausgehend vom Begriff »Oratorium« brachte sie auf sanfte und einfühlsame Weise Kategorien wie »innere Zwiesprache«, »Innehalten«, »Meditation«, »Beteten« ins Spiel, die es fast ungefiltert in die Spalten der meisten Rezensionen geschafft haben. Sind das Kategorien, mit denen du dich ästhetisch identifizieren kannst?

Naja, ich habe das Interesse, das sie damit verfolgt hat, durchaus verstanden und es auch geteilt. Insbesondere deshalb, weil im Programmheft die Dauer des Stücks nicht eigens vermerkt ist. Ich dachte: Das ist

das wichtigste, dass die Leute wissen: Jetzt kommt eine Stunde, darauf müssen sie sich einstellen. Ich hätte es wohl nicht in diese Begrifflichkeit gebracht. Als Interpretation ist das vermutlich legitim. Aber dadurch ist etwas entstanden, das in dem Konzept ursprünglich nicht so vorgesehen war – anfangs hat es mir nicht so gefallen, dann fand ich es doch nicht so schlecht –, nämlich eine sehr deutliche Pause vor Beginn des Stückes. Das Stück ging mit einer Stille von reichlich drei Minuten los. Desirée Meiser hat ihre Ansprache gemacht, nachdem die Stoppuhren gestartet waren. Vom Start der Uhren bis zum Beginn der Aufführung sind es fünf Minuten. Nach der Ansprache war noch für drei Minuten das Licht an, und das hat natürlich das Hören des Beginns des Stückes noch mal deutlich verändert, als wenn man direkt begonnen hätte. Es gab, wiederum besonders am Donnerstag der Uraufführung, eine unklare Erwartungshaltung: Geht das jetzt endlich mal los? Kann man sich jetzt noch weiter unterhalten, oder nicht? Oder gehört das jetzt schon dazu, dass da gar nichts ist? Bei den späteren Aufführungen war das nicht mehr so stark zu bemerken. Das hängt wie gesagt auch mit den Aufbauten im Raum zusammen. Wenn der Raum ganz leer gewesen wäre, wäre die Sache sicher anders gewesen. Eine Frau sagte, sie wäre

Im Wunderreich der Instabilität

Der Umfang des Instruments in Tenorlage Oboe da caccia reicht von f bis f², höchstens und nicht ohne weiteres bis g². Die Oboistin Molly McDolan erklärte mir am 9. Dezember 2009 in einer beeindruckenden Demonstration, welche Maßnahmen erforderlich sind, um die von Ullmann geforderten Töne a², h² und c³ trotzdem zu erreichen: »Ich musste das Instrument davon überzeugen, etwas zu tun, das es von sich aus gerade nicht wollte.« Das von ihr entwickelte Verfahren bezeichnet sie selber als »eine Art Folterung des Instruments«: Allgemein geht es darum, das Instrument so zu destabilisieren, genauer: die auf f schwingende Luftsäule so zu beeinflussen, dass die gewünschten Tonhöhen erklingen können. Eine gute Voraussetzung für dieses Vorhaben liegt darin, dass Oboeninstrumente sehr obertonreich klingen und dass die geforderten zu hohen Töne auf dem Instrument prinzipiell vorhanden sind. Problematisch hingegen ist, dass die einteilig konstruierte Oboe da caccia, anders als das zusammengesetzte Soloinstrument Barockoboe, keine Kanten in der Bohrung besitzt, an denen die Luftsäule sich brechen könnte, um bequem in höhere Register zu gelangen.

Molly McDolan kompensiert das Fehlen von »Überblaskanten«, indem sie die Tonzeugung auf dem Instrument auf andere Weise »stört«: Dazu wird zunächst das zur Verstärkung des Klangs vorgesehene Schallstück der Oboe da caccia entfernt (obwohl die Oboe da caccia nicht zu Pferde gespielt wurde, wird die metallene Oberfläche der Innenseite des Schallstücks wie beim Reiterinstrument Corno da caccia traditionell abgedunkelt, um zu verhindern, dass Pferde beim Anblick des glänzenden Metalls und der sich auf ihm



spiegelnden Reflexionen erschrecken und scheuen), was die Basis des Instruments auf fis verschiebt und den Klang insgesamt etwas dämpft und destabilisiert. Dann wird das vierte Griffloch mit einem Klebeband halb abgeklebt, wodurch der Ton an Weichheit verliert und eher dazu neigt, ins obere Register zu kippen. Molly McDolan ersetzt das Mundstück der Oboe da caccia durch ein viel kleineres, aus einem Barockoboerohrblatt und einem Oboe-d'amore-Stift zusammengesetztes und bläst über den Griff, mittels welchem eben noch ein fis¹ erzeugt wurde (alle sechs Grifflöcher abgedeckt), in das Instrument: Jetzt erklingt ein recht schwacher Ton in der Nähe von e². »Damit bin ich im Wunderreich der Instabilität«, erklärt Molly McDolan zufrieden. Um auf dieser neuen, überaus wackligen Basis die verlangten überhohen Töne zu erzeugen, ist eine besondere Technik des Ansatzes erforderlich, auch muss mitunter auf das Rohrblatt gebissen werden. Es wurden folgende Griffe verwendet (diese Griffe gelten für das von Molly McDolan verwendete Instrument: Sand Dalton, um 1998, Gesamtlänge ohne Schallstück: 70 cm, Innendurchmesser am Instrumentenende: 20 mm, und sind nicht allgemeingültig; sie müssen für jedes Instrument neu ermittelt werden):

Ein anderes Kapitel sind Glissandi und Mehrklänge: Glissandi gilt es ausgehend von »schwachen« Tonhöhen, die möglichst weit von den Knotenpunkten der Partialtonreihe der Luftsäule entfernt sind, zu artikulieren, und zwar durch Veränderung des Ansatzes: Durch Regulierung des Lippendrucks, der Kehlkopfföffnung und der Kieferposition kann ein Glissando über eine Quarte sehr leicht erzeugt werden (der des Oboenspiels unkundige Autor hat es bis zu einer Grobterz gebracht), wobei der obere Begrenzungston des

Glissandos in normaler Spielposition hervorgebracht wird. Noch größere Glissandi können durch »langsame Zu- oder Abdeckung« der Grifflöcher erzielt werden. »Für größere Glissandi sind die Finger wichtiger, für kleinere Glissandi ist der Ansatz wichtiger.« Ein besonderer Reichtum an Mehrklängen von teils höchst eigenartiger Charakteristik ist auf die spezifische destabilisierende Manipulation des Instruments zurückzuführen.

Durch solche »Überzeugungsarbeit« wurden auf der Oboe da caccia bisher unbekannte Klangregionen entdeckt und nutzbar gemacht. Das so erreichte Ergebnis mag zur Tendenz der Destabilisierung in Ullmanns Stück passen – Molly McDolan verweist in diesem Zusammenhang auch auf die unangenehm »instabile

Spielhaltung« der Oboe da caccia allgemein und speziell in der Weise, in der sie von Ullmann eingesetzt wird, und bezeichnet den Vortrag ihrer Partie als »leichte Folter«: Es sei darauf hingewiesen, dass Molly McDolan ständig die Mundstücke wechseln musste (für den tiefen Bereich benötigte sie ein normales Mundstück mit Stift, für den hohen das von ihr konstruierte), und dies mit dem Wechsel ihrer drei Spielpositionen zu koordinieren hatte; der Spielbereich in unmittelbarer Nähe zu den Toiletten zweier Restaurationsbetriebe brachte den Kontakt zu einem Laufpublikum mit sich, der sich mitunter auch auf den Zustand des Aufführungsmaterials niederschlug (Fußspuren).

auf Sachen gespannt gewesen, die dann nicht kamen. In einem ganz leeren Raum hätte es eine andere Situation gegeben. Aber zur Frage: Die Kategorien, die Desirée Meiser da bemüht hat, sind Kategorien, die eher in einen bestimmten privaten Bereich gehören, jedenfalls nach meinem Dafürhalten. Aber hier sind wir ja im öffentlichen Raum. Und das passt für mich nicht so gut zusammen. Aber das ist ein Bereich, in dem sich der Autor nicht unbedingt einmischen muss, soll oder kann.

*Ein weiterer Faktor kam ins Spiel durch die Lichtregie. Dem Publikum wurde nichts vorgegaukelt, das Stück konnte sich nicht aus einer diffusen Stille und Dunkelheit metaphysisch anschleichen, weil genau zu Beginn und kurz nach dem Ende das Licht einfach an- und ausgemacht wurde. Die zeitlichen Ränder des Stücks wurden auf diese Weise sehr deutlich markiert. Das ist auch ein Unterschied zur Basler Aufführung deines Stücks PRAHA [30. Juni 2008], nach dessen Ende das Publikum noch lange in Stille verharrte und erst später applaudierte. Dadurch, dass bei *Όρος μετέωρος* das Ende so klar gesetzt war, kam auch gleich der Applaus.*

Als Stück hat *PRAHA* ein ganz klares Ende, es wurde auch darauf hin komponiert. *Όρος μετέωρος* ist eigentlich noch viel statischer. Bei *PRAHA* gibt es eine ganz klare Dramaturgie, die natürlich auch mit der Story zusammenhängt. Die Zeitabschnitte, die durch die Glocke markiert werden, werden immer kürzer,

da ist das Ende komponiert. Ob man das so mitkriegt, als Hörer, oder nicht, das steht auf einem anderen Blatt. Aber hier braucht es einen gewissen Schnitt, es könnte wirklich noch drei Stunden weitergehen. Ich weiß schon, warum es genau 50 Minuten und 3 Sekunden dauert, es gibt auch Strukturprozesse in dem Stück, aber die sind so, dass sie nicht auf einen Zielpunkt hinlaufen, wie bei *PRAHA*. Dort landen am Schluss alle auf einem Ton, hier wird die Spannung zwischen e und b ja nie aufgehoben. Und insofern ist es berechtigt, dass man von außen diesen Energieschub gibt, indem man sagt: So, jetzt schalten wir aus. Oder an. Die erste, dann verworfene Version der Lichtregie hätte mir etwas besser gefallen ... man hat zwar in der endgültigen Version dieses langsame Ansteigen der Lichtintensität kaum nachvollziehen können, weil es einfach so langsam ging. Aber dadurch wird ein Prozess supponiert, der nicht da war.

Wie hätte die erste Version ausgesehen?

Der Saal wäre abgedunkelt gewesen, darin hätte sich eine Lampe, die nicht ganz gut funktioniert und flackert, manchmal bemerkbar gemacht. Aber eigentlich sollte alles auf einem Lichtlevel bleiben.

Es gab wirklich eine langsame Veränderung der Lichtintensität?

Ja.

Das habe ich überhaupt nicht bemerkt.

Das ging auf einem sehr niedrigen Level los, und dann haben sie es ganz kontinuierlich bis zu zwei Dritteln der normalen Lichtstärke hochgezogen.

Ein sehr diskretes Lichtglissando.

Da es schnörkellos war, habe ich nicht protestiert. Aber ich habe schon zu Nives [Widauer] gesagt: Die andere Version wäre mir lieber gewesen. Jedenfalls ist dieser Prozess ein bisschen was anderes als das, was in dem Stück komponiert ist.

Aber ein Prozess war auch beim Licht kaum nachvollziehbar, da die Wahrnehmung wohl mitglissandierte.

Ja, natürlich. Das ist schon wahr.

Bei den Aufführungen wurde deutlich, wie zentral das Gegensatzpaar »fest-beweglich« für deine Musik ist, gleichermaßen auf der Ebene des Aufführungs- wie des Tonortes: Wir haben Musiker, die sich bewegen, und solche, die feststehen; wir haben Töne, die übertrieben festgehalten werden, und dadurch in Bewegung geraten, andere Töne bewegen sich so langsam, dass sie stillzustehen scheinen. Aus solchen Paradoxien scheint deine Musik wesentliche Impulse zu beziehen. Im Hintergrund steht vermutlich die Musiktheorie der griechischen Antike, in der diese Polarität eine wichtige Rolle spielt. Aktivierst du eine versunkene tonsystematische Polarität, um unser noch immer sehr auf feste Töne geeichtes Musikverständnis zu modifizieren?

Es ist viel einfacher: Ich kann keine Übergänge komponieren.

Ach so.

Ich habe es versucht, es geht nicht. Ich krieg's nicht hin. Was macht man dann? Man macht das, was man nicht kann, zum Gesamtthema und komponiert eine Musik, die nur Übergang ist. Natürlich ist es schon auch ein bisschen die Kehrseite der Medaille unserer Art musikalisch zu denken: Wir haben eigentlich Continua, was die Musik angeht. Es fängt an, und irgendwann ist die Musik zu Ende. Aber sie besteht nur aus 88 streng diskreten Elementen.³³ Zwischen denen gibt es nichts. Auch wenn man ein bisschen Vibrato macht auf der Geige, letztlich sind es immer die 88 Puzzleteile, aus denen irgendetwas

Walk-Outs

Die Statistik der Personen, die den Saal während der Aufführung von Ullmanns *Όρος μετέωρος* verlassen haben, zeigt eine kontinuierliche Abnahme der Anzahl von »Walk-Outs«: Donnerstag, 15. Oktober 2009: 5 Personen (1 Frau, 4 Männer); Samstag, 17. Oktober 2009: 4 Personen (alles Männer); Montag, 19. Oktober 2009: 2 Personen (1 Frau, 1 Mann); Donnerstag, 22. Oktober 2009: 0 Personen. Auffällig ist, dass die meisten Personen (6 von 11) den Konzertsaal in der 39. Spielminute des Stücks verließen.

Presse-Echos

»Ein Oratorium im Sinne eines Gebets, einer inneren Zwiesprache, ist das Werk Jakob Ullmanns.«

Jenny Berg, in: *Schweizer Musikzeitung* 2009, Nr. 11, S. 25

»Ullmanns Musik – dies die ersten Höreindrücke – negiert die anfangs (im Ersten und Zweiten Weltkrieg) turbulente Geschichte des binationalen Bahnhofs zugunsten einer ahistorischen Meditation. [...] Wer sich nicht bewusst wach hält, dessen Geist wird sachte betäubt, und es fällt verdammt schwer, nicht mit Gedanken und Gefühlen abzuschweifen oder gar in eine Art Vorschlaf zu fallen. Die Musik täuscht ein Geheimnis vor, wo de facto keines ist. Und funktioniert die Zwiesprache mit der Geschichte des Bahnhofs in einen eigensinnigen Monolog um.«

Nikolaus Cybinski, in: *Badische Zeitung* vom 17. Oktober 2009

»Ihr [der Musik] Verlauf war bald voraussehbar, zog sich aber in die Länge; in ihrer stillen Sinnlichkeit wirkte ihr Raumbezug abgehoben universal.«

David Wohnlich, in: *Basler Zeitung* vom 17. Oktober 2009

zusammengesetzt wird. Und hier ist es genau umgekehrt: Es bewegt sich eigentlich nichts, aber ich habe keine Puzzlesteine. Die Puzzlesteine, die funktionieren nicht. Es ist die umgekehrte Situation: Die Kontinuität ist nicht eine der Bewegung, sondern die des Seins nach Parmenides. Die Elemente sind in dieser Situation instabil. Je stabiler sie scheinen, desto instabiler sind sie. So viele verschiedene e, wie die beiden Sänger aus Chorgruppe 2 singen, könnte überhaupt niemand hinschreiben. Wenn man 50 Minuten [und drei Sekunden] versucht, nur einen Ton zu singen ... es ist eben unmöglich. Hier schlägt Parmenides in Heraklit um, nun heißt es nicht nur: Du kannst nicht zweimal in den gleichen Fluss steigen, sondern: Du kannst schon nicht einmal in den gleichen Fluss steigen. Und das finde ich immens spannend, weil da Dinge entstehen ... du meinst, du hörst etwas sehr Bekanntes, einen Akkord, und wenn die Klangfarbe sich nur minimal ändert, hast du den Eindruck, du hörst einen ganz anderen Akkord. Es kann aber eigentlich nicht sein. Denn es hat sich ja eigentlich an der Tonhöhe nichts geändert.

Beim Hören dieser Musik wird es oft schwierig, einfachste Intervalle zu bestimmen. Wobei dem Stück ja nur einfachste Intervalle zugrunde liegen. Etwas sehr sicher Geglaubtes wird unsicher, fremd.

Ja! Man weiß nichts! Man weiß auch nicht: Ist es konsonant oder dissonant? Man hört eine Oktave und denkt: Meine Güte, das ist jetzt so dissonant, kann das überhaupt eine Oktave sein? Und der Tritonus ist dann plötzlich ganz konsonant. Da ändert sich sehr viel. Das finde ich immens spannend. Hinzukommt ein für mich ganz entscheidender Punkt: dass es etwas hat, das nicht inszeniert ist. Es können auch Dinge passieren, von denen ich weiß, dass sie stattfinden werden – aber nicht so, dass ich sage, zu dem Moment wird genau das und das passieren. Ich weiß nur: Ungefähr dann wird das passieren, und wenn sie es gut machen, wird in dem Bereich ungefähr das passieren. Aber wie das dann konkret wird ... an dem Samstag waren plötzlich im Raum Differenztöne vernehmbar, unglaublich. An der nächsten Aufführung kam das nicht, dafür gab es wieder andere Sachen.

Es gab auch sehr viele verschiedene Arten von »Löchern«, die man inszenatorisch wohl schlecht in den Griff bekäme.

Ja, das kann und soll auch so sein. Das ist Teil des künstlerischen Konzeptes. Der Kompositionsprozess soll auch dazu dienen, ein im Entstehen befindliches Objekt vom Autor zu trennen. Das ist ein wesentlicher Teil des kompositorischen Prozesses. Es geht nicht darum, immer näher ran zu kommen, sondern immer weiter weg zu laufen. Soviel interpretatorische Freiheit gibt es bei dem Stück eigentlich nicht, weil die zu machenden Sachen eigentlich sehr elementar sind. Aber dadurch gibt es für die Musiker die Möglichkeit, sich frei zu bewegen. Und das ist natürlich sehr wichtig, weil nur dadurch die Substanz rauskommt, die in dem Stück drin ist.

Nochmals zu griechischen Elementen in "Ὅρος μετέωρος": Wir haben Tetrachorde als Bezugsgrößen, unterschiedliche Modi, in der Chorgruppe 4 drei Transpositionsmöglichkeiten, die sich an den Genera zu orientieren scheinen. Anstelle der 88-fachen Unterteilung des ganzen Tonraums haben wir eine 68-fache Teilung der Oktave, woraus noch viel diskretere Schritte resultieren. Wie kamst du auf diesen Wert?

Gerade die 68-er Unterteilung ist ja ein Widerspruch in sich selbst. Es sind zweimal 28, also 56, und dann bleiben noch 12 in

Als Ganzheit von Seiendem innen erfüllt

»Auch teilbar ist es [das Seiende] nicht, da es als Ganzheit ein Gleiches ist. Es ist ja nicht irgendwie an dieser Stelle ein Mehr oder an jener ein Weniger, das es daran hindern könnte, ein Geschlossen-Zusammenhängendes zu sein, sondern es ist als Ganzheit von Seiendem innen erfüllt. Dadurch ist es als Ganzes ein Geschlossen-Zusammenhängendes; denn Seiendes schließt sich Seiendem an.

Andererseits ist es unbeweglich/unveränderlich in den Grenzen gewaltiger Fesseln, ohne Anfang, ohne Aufhören, da Entstehung und Zerstören in weitester Ferne verschlagen worden sind; verstoßen hat sie die wahre Verlässlichkeit. Als ein selbes und im selben verharrend und für sich selbst befindet es sich und verbleibt in dieser Weise fest am selben Ort.«

Zitiert nach: Parmenides, *Über das Sein*, Stuttgart: Reclam 1981, deutsche Übersetzung von Jaap Mansfeld, S. 11/13.

der Mitte übrig. Dadurch gibt es in der Oktave vier feste Punkte: Die untere Quarte, einen pythagoreischen Ganzton und die obere Quarte. Das sind die festen Töne des antiken Systems. Und dazwischen gibt es im Tetrachord ja noch zwei weitere Töne, und die haben eine unklare Position, je nach dem, was es für ein Modus ist, und ob der Modus transponiert oder transponierbar ist, und welches der drei Genera vorherrscht. Die Unterteilung in 68 Einheiten ist erst in der byzantinischen Zeit gekommen, weil die ganz anders gedacht haben. Die haben nicht von diesen irgendwie unklar verschobenen Intervallen, sondern von Ton-schritten her gedacht. Und das ist, finde ich, ein unglaublich spannendes Konzept, dass man sagt: Ich gehe jetzt einen großen Schritt, dann gehe ich einen kleineren Schritt, dann wieder einen größeren Schritt ... ich weiß nie so genau, wo ich da eigentlich rauskomme. Bei uns ist es so: Wenn ich nicht auf die Sprosse drauftrete, falle ich von der Leiter runter. Da gibt es kein Vertun: Der Fuß muss auf der Sprosse sein. Und hier ist es so: Dadurch, dass ich Schritte mache, schaffe ich mir meine Leiter. Und diese 68-er Einteilung ist nur ein Hilfsmittel, um nicht völlig im Nirwana zu enden.

Aber auch, um nicht genau auf die Sprossen zu kommen.

Dann wäre es ja eine Art feine Mikrotonalität. Aber das ist eigentlich gar nicht gemeint. Es dient nur dazu, die Abstände ein bisschen besser erkennen zu können: Aha, da sind drei Einheiten dazwischen, dann kann ich es genauer ausmessen und finden. Denn das hat bei uns in der Ausbildung niemand gelernt. Wenn ich singe oder spiele, lerne ich ja, eine bestimmte Tonhöhe zu treffen und dann eine andere, dann wieder eine andere und so weiter. Ich lerne ja nicht: Ich mache jetzt einen großen Ganzton. Wenn das voraussetzen wäre, bräuchte ich auch nicht diese 68-er Einteilung als Hilfskonstruktion. Es gibt natürlich auch die Quartbereiche, die feststehen, wie ein Skelett. Es ist also nicht uferlos. Und die Anzahl der Schrittgrößen ist auch nicht uferlos.

Es gibt insgesamt fünf.

Ja, von sehr klein bis sehr groß.

Von 3 68-tel bis 18 68-tel.



Die Streicher des Mondrian Ensemble Basel im Abstellraum

Die wichtigsten – 7, 9, 12 – liegen dazwischen. Die 12 entspricht ungefähr einem pythagoreischen Ganzton, also 9:8. Er ist ein bisschen größer als unser Ganzton ...

... und 12 68-tel sind ein bisschen größer als der pythagoreische Ganzton.

Ja, es soll nicht so etwas wie eine Cent-Einteilung geben, wo man einfach ein Millimeterpapier drauflegt und sagt: Hier ist es. So hat es mehr diese Beweglichkeit, ist eher fluid.

Wenn man es durchrechnet, kommt man zum Ergebnis, dass die 68-er Einteilung der Oktave mit der temperierten Oktavteilung, reinen Intervallen und auch den überteiligen Verhältnissen nicht ohne weiteres kommensurabel ist – jedenfalls lassen diese Systeme sich mit der 68-er Einteilung nicht einfach konstruieren. Deine Töne liegen immer irgendwo dazwischen.

Genau! Deshalb auch diese etwas merkwürdige Form der Notation, ich habe das auch den Musikern gesagt. Die Musiker sollten einmal vergessen können, dass sie das Fünf-Linien-System kennen. Es soll verhindert werden, dass man denkt: Ich singe jetzt ein bisschen falsches e, dann ein bisschen falsches d. Es ist klar, dass das in der kurzen Zeit nicht hundertprozentig zu

realisieren war, das wissen wir schon. Ich denke aber, dass die merkwürdige Notation hilft. Mich hat die Mikrotonalität als solche eigentlich nie interessiert, weil mich vom Hören her immer gestört hat: Aha, das ist jetzt ein zu hohes e. Aber meistens ist das ja nicht so gemeint.

Es wird aber so gespielt.

Eben. Deswegen ist es eine Frage der Notation. Und das finde ich an der südosteuropäischen, vor allem der griechischen Tradition so unglaublich spannend. In unserer Tradition hat man auf ein Denken in Tonschritten verzichtet. Das liegt auch daran, dass diese Musikpraxis sehr stark mit einer spezifischen Form von »Einstimmigkeit« (eigentlich ist es keine tatsächliche Einstimmigkeit) zusammenhängt. Ab dem 11. Jahrhundert, man könnte auch sagen: ab dem 9. Jahrhundert haben wir diesen unglaublichen Reichtum in der Mehrstimmigkeit bekommen. Das ist auch alles gut und schön. Aber es ist ein hoher Preis dafür gezahlt worden. Und in der Kombination mit den 88 Elementen, da können wir jetzt noch ein bisschen mehr würfeln, soviel Neues kommt da nicht mehr heraus. Eine Aufgabe liegt darin, danach zu schauen,

The image shows a handwritten musical score for a choir group. It features three main time markers: 21'00, 22'00, and 23'00, each highlighted in green. The score is written on two staves, with a treble clef on the top and a bass clef on the bottom. The lyrics are written in Greek and include: "hyp-astro de toi michar horizomae" and "phrontison kae genou pndikos evsewis proxenos". The score includes various musical notations, including notes, rests, and dynamic markings such as pppp and pp. There are also performance instructions in German: "die aktion bis kurz vor beginn der folgenden klangaktion fortfuehren". The score is annotated with time intervals and specific notes, such as "35\"", "21'16-21'20", "21'51", "22'19-22'27", "22'15", "22'33\"", "22'52", "14\"", "12\"", and "7\"". The lyrics are written in a mix of Greek and Latin characters, with some words highlighted in yellow.

Aufführungsmaterial von Chorgruppe 1, mit Arbeitsspuren

was passiert, wenn wir diese Entscheidungsgrundlage mal ein bisschen hinterfragen.

Das ist in deinem Stück geschehen. Dadurch kommen wir auf eine relativ große Frage, die du vor den Aufführungen verständlicherweise nicht be-

13'00

12'54-12'56 40''

↑4'00

15'54-16'00 7''

16'00

16'03-16'08 40''

17'00

17'33-17'54 23''

fa mi pa ré too ré

Do Ré poi tade kym apaxi

k-an skoto melaina tydia menopessi larais

pppp

le sel fa

ideito dit andon p1

Aufführungsmaterial von Chorgruppe 3, mit Arbeitsspuren

antworten wolltest: jene nach der Perspektive des Stücks. Ich möchte jetzt nachhaken: Hat die Umkehrung der Grenzen eine Öffnung bewirkt? Wohin hat das geführt? Ist es etwas Zukunftsträchtiges, so Musik zu machen?

Auf der einen Seite ist das nicht so weit entfernt von der Weise, in der ich auch sonst Musik mache. Und deswegen stellt sich diese Frage grundsätzlich an meine Art, musikalisch zu denken. Sowohl, was das Verhältnis von lebendiger Musik zur Aufnahme angeht, als auch die Herausforderung eines Hörens, das durch

den üblichen Gebrauch des Gehörs immer weniger darauf vorbereitet ist. Hier war es auf ungewöhnliche Art thematisiert, indem eben nicht die Leisigkeit in erster Linie durch den leisen Gebrauch der Instrumente und Stimmen hervorgerufen wurde, sondern dadurch, dass die Klänge von außen kamen und dadurch eine Grenzsituation entstanden ist zwischen der Situation, wie wir sie im Konzert mit anwesenden Musikern kennen, und der Situation, die darauf völlig verzichtet, weil die Musik über irgendwelche technischen Mittel erzeugt wird. Von der Soziologie her ist es näher an einem Lautsprecherstück.

Eigentlich ist es buchstäblich akusmatische Musik, im ursprünglichen Wortsinn.

Ja, und zwar zurückgeholt in die Situation des Musikmachens mit Menschen. Und nur dadurch konnte die Überraschung kommen, dass man merkt: Es geht nicht in eine, sondern in zwei Richtungen. Die Energie des Publikums kann sich schlecht auf einen Lautsprecher richten, oder wenn sie das tut, interessiert das den Lautsprecher nicht besonders. Die Energie verpufft dann. Hier hat sie wirklich eine Resonanz ausgelöst. Also das ist für mich wirklich die große Überraschung gewesen, die natürlich auch Fragen aufwirft.



Akusmatiker

akusmatikoi (wörtlich »Jene, die hörend teilnehmen«, zusammengesetzt aus altgr. ἄκουσμα »das Gehörte, der Unterricht« und κοινόν »der Teilnehmer«) waren Schüler bzw. Anhänger des Pythagoras, die in absoluter Stille ihrem Meister zuhörten, der hinter einem Vorhang sprach und ihren Blicken verborgen war, damit die Konzentration der Lauschenden nicht durch visuelle Reize zerstreut würde. 1955 prägte der Schriftsteller Jérôme Peignot den Ausdruck »bruit acousmatique«, um die Separation eines Klangs von seinem Ursprung in der musique concrète zu bezeichnen. 1966 verglich Pierre Schaefer in seinem *Traité des objets musicaux* die Rolle der Tonbandmaschine mit jener des pythagoreischen Vorhangs. 1974 schlug François Bayle (Leiter des Groupe de Recherches Musicales) vor, den Terminus »elektro-akustische Musik« durch jenen der »akusmatischen Musik« zu ersetzen, da dieser der spezifischen Hörsituation von Tonbandmusik besser gerecht würde. Der Begriff »Akusmonium« (auch »Lautsprecherorchester«) bezeichnet die technische Vorrichtung zur Ausführung von akusmatischer Musik.

oben: Chorgruppe 1 auf dem Treppensabsatz vor dem Besprechungszimmer
unten: Chorgruppe 3 außerhalb des Konzertsaals, im Hintergrund die gelbe Zollstation

Bernd Leukert hat mich hinterher gefragt, ob ich das Experiment für gelungen halte, ob ich so etwas noch mal machen würde. Er fragte mich nach der Premiere, und da antwortete ich klar und deutlich: wohl eher nicht. Nach den Erfahrungen der nächsten Aufführungen habe ich diese Klarheit nicht mehr.

Warum hattest du zunächst verneint?

Weil ich den Eindruck hatte, dass das, was ich mir vorgestellt hatte, nämlich dass trotz der räumlichen Entfernung die lebendige Präsenz von Musikern im Raum spürbar ist, mir nicht

hergestellt schien. Das war bei der zweiten Aufführung ganz anders, da war das der Fall. Insofern bin ich jetzt unsicherer. Ich habe den Eindruck, dass ich mit dem Stück in einen unbekanntem Stadtbezirk gelangt bin. Wie da die Straßen verlaufen, weiß ich noch nicht sehr genau. Vielleicht andere auch nicht. Man kann da noch eine ganze Menge herausbekommen, denke ich. Erstaunlich ist, wie viel es bei den Musikern ausgelöst hat.

Könnte man das Stück auch woanders aufführen?

Das ist eine sehr gute Frage. Ich weiß es nicht.

Klangspaziergang

Nachdem ich die Gelegenheit gehabt hatte, *Ὅρος μετέωρος* während der Proben und Aufführungen relativ häufig und in recht verschiedenen Versionen zu hören, entschloss ich mich bei der letzten Vorstellung am 22. Oktober 2009 zu einem mobilen Rezeptionsmodus: Diesmal nahm ich die Musik nicht an einer fixen Position im Publikumsraum wahr, sondern setzte mich wie manche der Musiker in Bewegung und begab mich auf eine Art Klangspaziergang, der jenseits der Mauern des Konzertsaals von Klangstation zu Klangstation führte (siehe zur leichteren Orientierung den Lageplan auf S. 108ff.). Ich wählte meine Route so, dass ich nach ca. 27 Minuten beim Streichtrio ankommen (die Musiker des Mondrian Ensembles hatten mich auf einen spektakulären Klangwechsel bei Minute 30 aufmerksam gemacht) und nach ca. 37 Minuten bei den Auloi sein konnte (ich wollte den emelischen Rest nach 40'01 nicht verpassen). Mit den Musikern zusammen startete ich im Salon meine Stoppuhr (der Stoppuhreinsatz war die einzige dirigentische Aktion Francesc Prats in diesem Stück), um mich zeitlich genau orientieren zu können und begab mich zu Chorgruppe 1 oben an der Treppe, die vom Salon zur Bühne führt; ich hörte von dort aus Desirée Meisers Begrüßung erstmals von außen und erlebte kurz nach dem Beginn des Stücks, zwischen 5'58 und 6'02, den ersten Einsatz der Chorgruppe 1; bald machte ich mich auf zur Chorgruppe 3, was mich am Sopran vorbeiführte (vom Büroflur aus sah und hörte ich durch das Fenster hindurch die an diesem Tag besonders bemitleidens-

werte Christiane Mikoleit, wie sie im »Hotelzimmer« trotz grippalem Infekt in solistischer, wenn nicht solipsistischer Manier ihr zweigestrichenes b produzierte) und direkt in den Bahnhof hinein: Die Gare du Nord verlassend kam ich am Zollhäuschen vorbei, wo sich gerade eine Szene abspielte, die aus Weissbergs/Tuccillos *Dreizehn 13* hätte stammen können (es trafen gerade offenbar als Verstärkung angeforderte Grenzbeamte ein, um sich eines harmlos und eingeschüchtert aussehenden Manns vermutlich arabischer Herkunft anzunehmen); der Weg führte weiter zur recht belebten Eingangshalle (der donnerstägliche Abendverkauf in der Stadt wirkte sich aus), dann durch sie hindurch, auf den Bahnhofsvorplatz hinaus und weiter auf die Straße; als ich mich der Gare du Nord langsam von außen näherte, wurden die Schlagzeugklänge vernehmbar, und ich war überrascht, dass man sie fast noch auf der Schwarzwaldallee hören konnte; durch den Bühneneingang (gleichzeitig Außen- eingang des Restaurants Les Gareçons) trat ich wieder ins Gebäude ein und gelangte zu Chorgruppe 3 vor fast verschlossenen Konzertsaal- türen – während ich zusammen mit einigen Neugierigen dem außergewöhnlich schönen und entrückt wirkenden Gesang dieses Teilchores lauschte, konsultierte ich an den Abspielstationen in der Nähe Ton- und Videoaufzeichnungen von Zeitzeugenberichten zum Badischen Bahnhof (dies gehörte zum Rahmenprogramm der Produktion *Dreizehn 13*) und konnte durch das Fenster in einer Tür beobachten, wie die Grenzbeamten am Zollhäuschen den arabisch aussehenden Mann noch immer in die Zange nahmen; dann stieg ich hinab in Richtung Toiletten, wo Molly McDolan und Conrad

Steinmann unter anderem damit beschäftigt waren, sich zwischen Abortbenutzern klangvoll zwischen ihren Spielpositionen hin und her zu bewegen (auch hier verweilten manchmal Neugierige und lauschten und beobachteten das Geschehen); als nächstes kam ich zur einsamsten Position des Stücks (alle anderen Musiker agierten in Gruppen oder liefen anderen Musikern wenigstens manchmal über den Weg): Im Kellergewölbe direkt unter der leeren Bühne traktierte Fran Lorković seine Schlaginstrumente in gewalttätiger Stoik; nun ging es zurück zu Oboe da caccia und den Auloi und über die vollbesetzte Bar du Nord (es lief gerade die Übertragung der Europa League-Fußballspiele FC Basel vs. CSKA Sofia (2:0) und FC Fulham vs. AS Roma (1:1); dem FC Basel gelang es an diesem Abend, zum Leader der Gruppe E zu werden; am 16. Dezember 2009 allerdings schied der FC Basel nach einem 2:3 gegen den FC Fulham noch in der Gruppenphase aus; der FC Fulham brachte es bis ins Finale des Wettbewerbs am 12. Mai 2010 in der Hamburg Arena gegen Atlético Madrid, wobei der spanische Club nach einem 2:1-Sieg den Titel gewann) hin zum Streichtrio im Versorgungsraum zwischen Konzertsaal und Bar, um den angekündigten Klangwechsel erleben zu können (er war tatsächlich beeindruckend); zurück über die Bar gelangte ich ein drittes Mal zu Oboe da caccia und Auloi (aber ich verpasste leider den emelischen Rest; ich war froh, dass Conrad Steinmann mir diese Stelle ein paar Tage später, am 30. Oktober 2009 in einer beeindruckenden Privatvorführung seiner Auloi eigens vorspielte); die letzten zehn Minuten des Stücks verbrachte ich auf dem Weg über Chorgruppe 3 zurück zu Auloi und Oboe da caccia über die Bar mit den Fußballguckern (unter ihnen auch Daniel Weissberg und der Sprecher Silvester von Hösslin, die das Sportereignis dazu nutzten, sich die Zeit vor ihrem nahenden Auftritt zu vertreiben) wieder zurück zum Streichtrio, bei dem ich den Schluss des Stücks erlebte. Am Ende erstaunte mich, mit welcher Ausdauer und Kontinuität die Musiker diese physisch überaus anstrengende Musik meisterten; es ereignete sich eine wichtige Wandlung des Stücks im Lauf des Produktionsprozesses: Schlug sich die zunehmende Erschöpfung der Ausführenden während der Proben noch deutlich auf das Klangresultat nieder (die immer gleichen Klänge schienen zu »altern«), so war während der Vorstellungen ein zunehmend



kontinuierliches Stück zu vernehmen. Das Training war der Musik deutlich anzuhören.

Auf diesem Klangspaziergang kamen Bahnhof, Bahnhofsumgebung und Konzert in vielgestaltiger Gleichzeitigkeit zusammen. Deutlich wurde dabei, wie sehr der Konzertsaal der Gare du Nord trotz allem vom eigentlichen Bahnhofsgeschehen abgesondert war, wie wenig sich die Tatsache, dass die Musik »vor Ort« spielt, auf das Kunsterlebnis eigentlich auswirkte. Relativ spät (nach der letzten Vorstellung) stellte sich damit die Frage, ob wir den Klangspaziergang nicht zu einem regulären Perzeptionsmodus des Stücks hätten machen sollen. Sie ist nicht leicht zu beantworten (nicht nur wegen der logistischen Probleme, die sich stellen, wenn man das Publikum einer Saisonpremiere auf ein Bahnhofsgebäude loslässt). Als wichtige Voraussetzung für diesen osmotischen Klangspaziergang schien mir, das Stück vorher »von innen« gehört zu haben und relativ gut zu kennen. Fraglich ist, ob sich diese das Stück durch fortwährende »Grenzüberschreitung« erweiternde Wahrnehmung auch einstellt, wenn man es vorher noch nicht als ein räumliches wie zeitliches Ganzes gehört hat. An diesem Abend erschien jedenfalls für mich die dem Projekt zugrundeliegende Idee eines Kurzschlusses von Kunst-Ort und Kunst, jene Durchlässigkeit von Bau und »Musik« auf besondere Weise eingelöst.

Gespräch 5 mit Daniel Weissberg (Basel, 21. November 2009)

Michael Kunkel: Die Produktion Dreizehn 13 liegt hinter uns, wir können heute eine kleine Rückschau halten und nach dem »Praxistest« auf Fragen der Konzeption deines Stückes vielleicht auf neue Art zurückkommen. Sprechen wir zunächst über die visuelle Seite des Stückes, konkret: über deine Zusammenarbeit mit der Bild- und Video-Künstlerin Nives Widauer. Wie hat sich diese gestaltet? Wie ist die visuelle Schicht deines Werkes zustande gekommen?

Daniel Weissberg: Ich bin da in der merkwürdigen Situation, dass ich das Werk mit seiner visuellen Komponente nie ganz gesehen habe, weil ich mitgespielt habe und daher sehr oft mit der Partitur und dem Dirigenten beschäftigt war, und nicht alles sehen konnte. Das lief so ab, dass Nives und ich gar nicht sehr häufig in dieser Sache miteinander gesprochen haben. Ich habe erzählt, was ich vorhabe, und sie hat erzählt, was sie vorhat, oder hat Ideen geäußert, und wir haben aufeinander reagiert. Es gab auch mal Ideen, die vorausgesetzt hätten, dass der Chor auswendig singt, was aber aus praktischen Gründen verworfen wurde. Solche Dinge wurden thematisiert, auch von der Aufstellung her, damit die Musiker nicht ins Bild kommen, oder damit sie gezielt in das Bild integriert werden. Nives ist mit einer Materialsammlung zu den Proben gekommen, die sie vorbereitet hatte. Sie hatte vorher die Partitur und natürlich den Text. Sie hat dann im Laufe der Proben damit angefangen, das zu montieren und Ideen zu sammeln und hat auf die Musik diese Bilder montiert.

Der Bild-Ablauf ist also während des Probenprozesses entstanden?

Genau. Also, sie hat sich schon einiges vorher überlegt. Es ist nicht so, dass sie kam, und die Dinge auf sich wirken ließ und dann erst anfing. Sie hat sich aufgrund der Partitur verschiedene Dinge zurechtgelegt. Es ging dann unter anderem um die Frage des genauen Timings, um zu überprüfen, ob alles genau passt. Und auch darüber haben wir gar nicht so viel gesprochen. Das war auch nicht unbedingt nötig: Obwohl wir noch nie zusammen gearbeitet hatten, kam nun zum Zuge, dass es zwischen uns irgendwo eine gewisse Gemeinsamkeit gibt. Schon früher waren mir ihre Arbeiten immer sehr nahe. Freunde von mir

haben bei einzelnen Bildstellen von *Dreizehn13* gesagt: Typisch Daniel. Dabei hatte ich darauf gar keinen direkten Einfluss genommen. Die Idee hätte vielleicht auch von mir sein können, die Umsetzung wohl kaum. Da wurde ich völlig überschätzt. Aber es spricht dafür, dass es irgendeine Geistesverwandtschaft gibt zwischen Nives und mir. Was zu falschen Vermutungen führen kann etwa darüber, dass wir ganz intensiv zusammengearbeitet haben.

Worin besteht nun diese Geistesverwandtschaft zwischen Nives Widauer und dir? Kann man das ästhetisch irgendwie festmachen?

Es ist eine Haltung, die sehr stark durch Reflexion der Medialität geprägt ist. Nives ist nach wie vor vor allem Videokünstlerin, was heute in der bildenden Kunst überhaupt nicht mehr selbstverständlich ist, dass man auf ein bestimmtes Medium fixiert ist. Und trotzdem ist sie eine Künstlerin, bei der nie etwas nur aus Faszination für dieses Medium entstanden ist. Da sehe ich durchaus gewisse Parallelen. Etwa in der Art, wie sie Bilder verwendet und gleichzeitig hinterfragt.

Gibt es dafür in Dreizehn13 ein Beispiel?

Das Vordergründigste ist natürlich – und das erinnert etwas an meine eigene Arbeit *Der Schein* von 1992, in der Video verwendet wird –, dass der gleiche Chor, den man live sieht, im Video sichtbar wird: Im Video sieht man, wie der Chor die Vorhänge vor den Fenstern öffnet, und gegen Ende des Stückes gibt es die Stelle, an der die Choristen die Vorhänge wirklich aufmachen [bei Takt 519]. Also das virtuelle Antizipieren einer Sache, die dann wirklich stattfindet, das gehört glaube ich zu dieser Haltung. Oder die Art, in der die Kreuze von oben nach unten durch das Bild gewandert sind ...

... die Schweizer Kreuze auf den Flaggen?

Ja, die Schweizer Kreuze. Das korrespondiert dazu, dass in der Musik die Zeit des Zweiten Weltkriegs stark durch absteigende Linien geprägt ist. Und das ist jetzt keine bloße Verdopplung nach dem Schema: Wenn die Töne runter gehen, gehen auch die Kreuze runter.

Ein Gedanke wird dadurch auf verschiedene Weise in unterschiedlicher Medialität realisiert. Inwiefern reflektierst du in der Komposition Medialität?

Also jetzt rein musikalisch?

Ja.

Auf vielfältige Weise. Das beginnt mit der Vermischung von Sprechen und Singen am Anfang. Da werden aus den Sprechstimmen des Chores Tonhöhen gefiltert. Gesang wird also zuerst in der elektronischen Transformation der Sprechstimmen antizipiert und dann vom Chor übernommen. Das ist auch eine Form medialer Antizipation. Durch die fortwährenden Übergänge zwischen Sprechen, Singen, vokalem, instrumentalem, elektroakustisch erweitertem Klang und so weiter entsteht eine Ungewissheit, man kann nie wissen welche Realität man hört. Wobei es nicht um die Illusion um der Illusion willen geht, sondern Illusion wird behandelt als ein Vorgang von Täuschung und Enttäuschung.

Damit wird der Kerngedanke des Stücks – der Wandel des Status von Grenzen – zum medialen Thema.

Ja. Es gibt kompositorisch oft eine Art Doppelästhetik, zum Beispiel im Sonett über den Kurzaufenthalt von Margaret Thatcher am Badischen Bahnhof: Auf der einen Seite erklingen tonale Drei- beziehungsweise Vierklänge, wenn das Sonett über den seltsamen Besuch von Margaret Thatcher gesprochen wird, aber diese Akkorde kommen durch eine dissonante, nicht-tonale Klangästhetik zustande, die zwischen den Verszeilen erklingt. Sie werden so, wie man sie hört, nie angeschlagen. Die

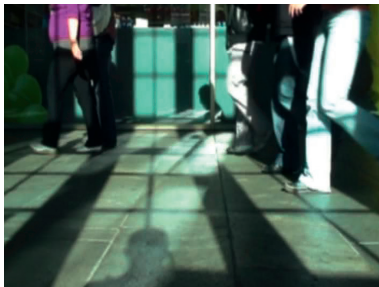
Akkordtöne sind zunächst Bestandteile anderer dissonanter Klangkomplexe. Von diesen werden dann selektiv diejenigen Töne gehalten, die zum Schluss als tonale Akkorde übrig bleiben. Die liegengebliebenen Akkorde, über welche die Sonettverse gesprochen werden, ergeben aneinandergereiht übrigens den Anfang der englischen Nationalhymne. Wenn man es weiß, kann man es hören, aber auch sonst wirkt das womöglich im Unterbewusstsein. Das ist auch so eine Form von Doppelbödigkeit, wo zwei Ästhetiken parallel existieren.

Auch am Anfang koexistieren zwei Bezugssysteme: jenes des klanglich Gestaltbaren (»Musik«) und jenes der architektonischen Gegebenheiten (»Raum«). Du hast ja bereits erläutert, dass der Akkord, der sich dann herauskristallisiert, aus den Resonanzeigenschaften des Raumes abgeleitet ist. Stimmt das wirklich? Mich verwundert, dass aus dieser Übersetzung ein derart »musikalischer«, jedenfalls regelmäßiger Akkord aus hauptsächlich Terzen und Sekunden resultiert. Ein Zufall?

Letztlich ist es Zufall, solange die Architektur nicht auf harmonikalen Prinzipien beruht, was im Mittelalter und bei den alten Griechen nicht ganz unüblich war. Aber bei Moser ... daran hat er, glaube ich, überhaupt nicht gedacht.

Der Akkord des Anfangs ist also wirklich das Resultat der Übertragung der Resonanzeigenschaften der Eingangshalle?

Ja. Länge, Breite und Höhe des Raumes entsprechen jeweils einer bestimmten Frequenz. Die Raumakustik begünstigt Frequenzen (und deren ganzzahlige Vielfache), deren Schallwellen genau zwischen einander gegenüberliegende Wände, Böden und Decken passen. Das ist das, was man die



»Raummoden« nennt. Es sind diejenigen Frequenzen, die zum Beispiel auch die Klangfarbe des Nachhalls prägen. Wie deutlich die Raummoden hörbar werden, hängt von vielen Faktoren ab. In großen halligen Räumen wie etwa der Eingangshalle des Bahnhofs sind sie natürlich sehr deutlich.

Wenn man Alvin Luciers Stück I am sitting in a room (1969) in der Eingangshalle des Badischen Bahnhofs aufführen würde, würde dann schließlich der Klang vom Beginn deines Stücks dabei herauskommen?

Grundsätzlich ja.

Wie weit bist du in dem Stück damit gegangen, Tonhöhen aus Räumen des Bahnhofs abzuleiten?

Wenn ich ehrlich sein soll, hat die Idee nicht besonders weit getragen. Die Komposition der Übergänge zwischen ganz verschiedenen musikalischen Zuständen, auch Stilen, ließ sich nicht so klar auf die Raumproportionen beziehen. Vor allem, weil es so viele Räume nicht gibt, die auch zugänglich gewesen wären. Und Räume, die es irgendwann mal gab oder zu denen heute das Publikum keinen Zugang hat, kamen für mich nicht in Frage. Die Töne der Räume, die für heutige Besucher die Akustik des Bahnhofs prägen, sind diejenigen, die im Stück eine Rolle spielen, aber wie das halt so ist beim Komponieren: Die einmal verwendeten Töne sind dann im Raum und werden zu einer Referenz innerhalb der Komposition, aber sind dann nur noch indirekt auf die Idee der Raumproportionen bezogen. Abgesehen von den Akkorden im ersten Teil, prägen die Raummoden der verschiedenen Räume noch den Teil, in dem von den unterirdischen Tunneln die Rede ist. Dort sind es nicht die gespielten oder ge-

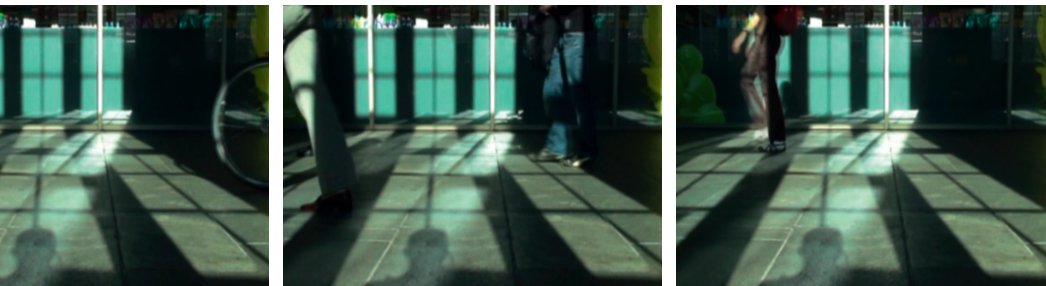
sungenen Töne, sondern es ist eine künstliche Akustik. Es sind virtuelle Saitenmodelle, die auf die Raumfrequenzen gestimmt sind und die vom Sprecher und dem Chor angeregt werden. Es ist ein ähnlicher Effekt, wie wenn man bei gedrücktem Pedal in einen Flügel singt. Meine virtuellen Saiten reagieren allerdings stärker und klingen wesentlich länger.

Die erste Anweisung bezüglich der Sprechhaltung der Choristen hat sich während des Schaffensprozesses verändert, nun heißt es: »Mehr fürs Radio als für einen großen Raum«. Geht der Bezug auf das Medium Radio mit einer Distanznahme zum realen Aufführungsraum einher?

»Mehr fürs Radio« bezieht sich hier nicht auf das Medium Radio. Es geht um die Sprechhaltung. Den Chor sprechen zu lassen ist heikel. Es besteht immer die Gefahr, dass er skandiert. Ich habe zum Beispiel auch zu spät, nämlich erst nach der Premiere, bemerkt, dass dieses gemeinsame »Begrüße«, mit dem das Stück beginnt, so eigentlich gar nicht sinnvoll zu sprechen ist. Das gemeinsame Skandieren dieses Wortes ist ein Problem. Ab der zweiten Aufführung hat der Sprecher dann alleine begrüßt, und das Stimmengewirr des Chores setzt erst danach ein.

Worin genau liegt das Problem des gemeinsamen Skandierens?

Dass es so etwas Künstliches von einem Sprechchor hat. Das kommt dann im Stück später vor mit Bezug auf die Zeit, in der Sprechchöre mit rhythmischen Sprachkompositionen entstanden sind. Aber das an den Anfang des Stücks zu stellen wirkt bemüht. Es braucht einen Grund, um etwas, das normalerweise eine Person alleine sagt, mit einem Chor synchron zu sprechen, und dieser Grund fehlt in dem Beispiel vom Anfang des Stücks. Bei der Sprechweisung, um darauf zurückzukommen, ging es einfach darum, die Sprechhaltung zu definieren. Die sprechenden Choristen adressieren sich nicht an die letzte Reihe, was ja manchmal auf dem Theater Schauspielern in Erinnerung gerufen wird: Ihr müsst auch ganz hinten verstanden werden. Sondern: Wie im Radio. Sie sprechen ins Mikrofon und tun so, als ob die Zuhörer ziemlich nahe wären.



Bei den Aufführungen wurde recht deutlich, dass darüber hinaus bei dem Stück, der Gattungsvorgabe »visuelles Oratorium« zum Trotz, eine Ästhetik des Radiophonen offenbar nicht gänzlich unter den Tisch gefallen ist. Das merkt man natürlich vor allem bei den dokumentarischen Passagen, es wirkt ein bisschen wie eine »action documentée«. Ist das eine Schicht, die im Stück eine Rolle gespielt hat?

Unbedingt, ja. Ich habe irgendwie das Gefühl gehabt, dass es, wenn es schon einen Sprecher gibt, und das habe ich ja als Vorgabe einfach mal akzeptiert, möglichst viele Arten der Verbindung von Sprechen und Musik geben soll. Und eine davon ist natürlich, dass er einen Bericht von sich gibt, während zum Beispiel der Chor den lyrischen Kommentar zu diesem Text singt. Aber diese Rollenverteilung ist nicht zwingend. Bei dem schönen Sonett in der Thatcher-Episode habe ich lange mit mir gerungen: Wie vertont man so etwas heute? Irgendwie habe ich nur nach einer Lösung dafür gesucht, wie der Chor das singen könnte. Die erlösende Idee war dann: Ich vertone es überhaupt nicht, sondern überlasse den Text dem Sprecher. Eine historisierende Vertonung wäre da ebenso fehl am Platz gewesen wie der Versuch eine zeitgenössische Sprache dafür zu finden. Der Reiz des Sonetts liegt ja in der Kombination der Beschreibung einer vergleichsweise banalen Begebenheit der jüngeren Vergangenheit mit dieser strengen, bedeutungsbeladenen lyrischen Form aus vergangenen Jahrhunderten. Diese Ironie hätte durch eine Vertonung nur abgeschwächt werden können. Und dann wird es gesprochen, und plötzlich geht es. Fand ich jedenfalls.



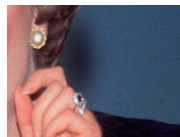
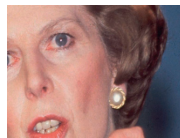
Du hast im Sommer gesagt, dass ein wichtiger Aspekt des Stücks darin bestünde, musikalisch einzufangen, was die Räume und die Grenzthematik auf eine übersetzte Art ausstrahlen. Was ist davon in den Aufführungen spürbar geworden?

Ich habe mir bisher erst den Rohschnitt der Aufnahme angehört, und da deckt sich mein Eindruck auch mit Reaktionen, die ich von Leuten hatte: nämlich dass das Komponieren von Übergängen ein herausstechendes Merkmal dieses Stücks ist. Es gibt sehr spezielle Arten, von einem musikalischen Zustand in einen anderen zu kommen. Das zieht sich durch die Komposition durch. Ich glaube auch, dass dies für mich die wichtigste Erfahrung innerhalb dieses Werks war und für meine Art steht, die Thematik musikalisch umzusetzen. Wie das jetzt tatsächlich mit dieser Grenzthematik zusammengebracht wird oder auch nicht, ist, denke ich, eine sehr individuelle Angelegenheit. Wie und vor allem als was das wahrgenommen wird, darauf habe ich als Komponist letztlich keinen Einfluss. Wenn Studenten, die mit mir ihre Stücke besprechen, anfangen mit: »Der Zuhörer soll ...«, breche ich gleich ab. Du musst wissen, was du zu sagen hast, du kannst versuchen, das so deutlich wie möglich zu sagen, aber die Zuhörer hören, was sie hören und nicht was sie sollen. Was es bei ihnen bewirkt, darauf hast du relativ wenig Einfluss. Das ist hier auch so. Das Problem dabei ist, dass bei mir selbst diese ganzen »Der-Hörer-soll«-Geschichten sowieso nicht funktionieren, weil ich extrem unassoziativ beim Hören bin. Für mich sind Klänge Klänge, und ich bin auch kein Synästhet, der bei Klängen Farben oder Bilder sieht. Mir fällt zu Klängen eigentlich

nie was ein. Ich habe auch gar kein Bedürfnis, dass mir etwas einfällt. Ich begnüge mich gerne mit Klängen und muss sie nicht in etwas anderes übersetzen. Ich selber würde vermutlich, wenn das Stück nicht von mir wäre, nie auf die Idee kommen, dass Grenzen das Thema sind. Ich höre diese Übergänge und kann dabei das Gefühl haben, dass mir etwas gelungen ist. Es ist das, wohin mich die Beschäftigung mit der Grenzthematik gebracht hat. Aber ob es wirklich etwas im Hinblick auf Grenzen bedeutet, das kann ich letztlich nicht beurteilen.

Also ist dieser Bereich des, sagen wir, Verständnisses von jenem der kompositorischen Deutungs- und Übersetzungsarbeit getrennt? Das Deuten und Übersetzen (das manchmal ja gerne darauf ausgerichtet ist, Verständnis zu erzeugen) hast du ja als wichtigen Impuls für deine Art zu komponieren deklariert – ist das dann eher eine Art Privatsache?

Ich habe mich auf Klänge als solche bezogen und auf die Frage nach außermusikalischen Bedeutungen, die sie bei manchen evozieren und bei anderen, zum Beispiel bei mir, eben nicht. Ich gehe davon aus, dass man dort, wo Musik und Text zusammenkommen, beides in Beziehung setzt. Das gleiche betrifft Bilder: Wenn ich Bilder sehe, während ich Musik höre, stelle ich eine Beziehung her zwischen beiden. Ich sprach eben eigentlich eher über sogenannte »absolute Musik«. Dass ich dazu Assoziationen kriege, ist mir relativ fremd. Wenn ich entsprechende Orchestermusik höre, denke ich nicht unbedingt an rauschende Wildbäche oder röhrende Hirsche. Das meinte ich. Aber wenn es eine Beziehung zum Text gibt, höre ich auch eine Bedeutung. Bei diesem Text war es ein Vorteil, den Sprecher zu haben, weil es so möglich war, den Text wirklich mitzuverfolgen. Und gleichzeitig war mir von Anfang an klar: Wenn ein Text gesungen wird, ist er größtenteils unverständlich. Das ist einfach so. Gesungener Text beinhaltet in den meisten Fällen eine Bedeutungsebene, die sich einem erst erschließt, wenn man ihn gelesen hat.



Dreizehn13 war nicht das einzige Stück dieses Projekts, vorher wurde ja noch "Όρος μετέωρος von Jakob Ullmann gespielt. Inwiefern hat sich das auf dein Stück ausgewirkt?

Ich habe von Leuten gehört, dass sie Ullmanns Stück anders verstanden hätten, nachdem sie mein Stück gehört haben.

Es gab eine Art Rückwärtshören?

Ja. Obwohl vielen Leuten vor allem die Dauer des Ullmann-Stücks schwergefallen ist – manche waren ja auch wütend in der Pause –, hat es sicher meinem Stück nicht geschadet. Das spricht dann doch wieder irgendwie für die Qualität von Ullmann. Ich mag das Stück, aber ich bin auch der Meinung, dass es über 50 Minuten [und drei Sekunden] nicht trägt. Aber es gab natürlich auch viele Leute, die gerade die Dauer toll fanden und sich der Musik hingeben konnten. Es ist schwer, das zu rationalisieren oder zu begründen. Ich glaube schon, dass die Stücke gut hintereinander gehen – die umgekehrte Reihenfolge hätte ich grauenhaft gefunden. Zumindest scheinen sich die Stücke nicht gegenseitig gestört zu haben. Ich habe mich auch darüber gefreut, dass Ullmann in jeder Vorstellung bei meinem Stück drin gegessen ist. Was ich bei seinem leider nicht konnte, ich habe es zweimal während der Proben gehört und bemerkt, dass es schwierig ist, wenn ich gleich hinterher selber spielen soll. Ullmann musste ja nicht spielen.

Trotz aller Skepsis gegenüber der Gleichsetzung von Kunst und Forschung ist Dreizehn 13 ein Forschungsprojekt, durch das dokumentiert werden soll, wie Kunst im Vergleich zur Wissenschaft einen bestimmten Gegenstand erkennt oder konstruiert. Wir konnten bereits feststellen, dass bei deiner künstlerischen Arbeit Erkenntnisinteresse – das sich in Klängen, nicht in Worten äußert – eher im Vordergrund steht als ein Interesse, das auf das unmittelbare Hervorrufen von Expression abzielen würde. Welche Erkenntnisperspektive hat diese Produktion für dich erbracht?

[Pause.]

Gibt es irgendwelche Entdeckungen, an die du in deiner künftigen Arbeit anknüpfen könntest? Oder ist es eher so, dass du sagst: Jetzt weiß ich, wie es geht, die Sache ist damit abgeschlossen?

Also sicherlich hätte ich ein Problem mit einem ähnlichen Stück. Also wenn man sagen würde ... ich weiß auch nicht ...

... mach mal Basel SBB ...

... zum Beispiel. Das Interesse ist natürlich nicht losgelöst von der Gare du Nord als Veranstaltungsort für Neue Musik. Ich bin offengestanden nicht sicher, wie sinnvoll eine solche Art von künstlerischem Projekt ist. Ich kann das Interesse schon nach-

als jetzt hier beim Badischen Bahnhof. Den kenne ich einfach seit meiner Kindheit, aber eine Beziehung, die mich jetzt dazu motivieren würde, unbedingt ein Stück zum Thema Badischer Bahnhof zu machen, gibt es nicht. Wenn ich nicht angefragt worden wäre, wäre ich kaum selber auf die Idee gekommen, so was zu machen. Ich habe auch vorher nicht geahnt, wie unglaublich viel Arbeit auf mich zukommt. Das wurde mir erst im August klar, als ich das Layout der Partitur und der Stimmen abgeschlossen hatte. Es waren insgesamt 240 Seiten. Und bevor man es schreibt, muss man es auch irgendwie komponiert haben. Ich bin nicht sicher, ob ich den Auftrag angenommen hätte, wenn mir das von Anfang an klar gewesen wäre. Nachträglich bin ich jedenfalls froh, dass es mir nicht klar war.



vollziehen, weil ein ehemals wichtiger Teil des Bahnhofs nun ein Veranstaltungsort für zeitgenössische Musik ist. Die Geschichte des Badischen Bahnhofs hat ja nicht inhaltlich etwas mit der Gare du Nord zu tun, es ist nur zufällig dieser Ort. Und die Geschichte des Ortes wirkt ja mit. Ich verstehe schon, dass man das musikalisch mal thematisieren möchte. Aber der Unterschied zu früheren Projekten, die ich etwa mit Manfred Reichert realisiert habe, liegt darin, dass es eigentlich immer musikalische oder zu musikalisierende Themen waren. »Das 20. Jahrhundert im Spiegel seiner Musik« [Untertitel zu *Zeitball 2000*] ist natürlich ein eminent musikalisches Thema. Auch bei anderen Reichert-Projekten war für mich ein Erkenntniswert deutlicher gegeben

Du hast dich ja vom Gegenstand ein bisschen unabhängig gemacht, indem du anhand des Beispiels Badischer Bahnhof die Grenzthematik in den Vordergrund gestellt hast, wodurch ja rasch die Frage kam: Was kann über den Bahnhof hinaus noch interessant an diesem Projekt sein? Sind Perspektiven entstanden, die vom konkreten Auftrag auch losgelöst sind? Du hast mal über Erfindungen gesprochen beziehungsweise darüber, dass am Ende Dinge entstehen, die man sich in der Planungsphase nicht vorstellen konnte. Hat sich so etwas bei Dreizehn13 ereignet?

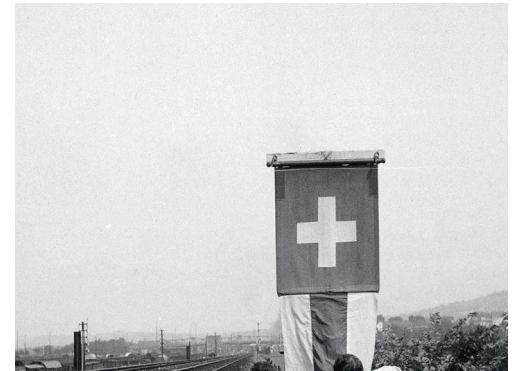
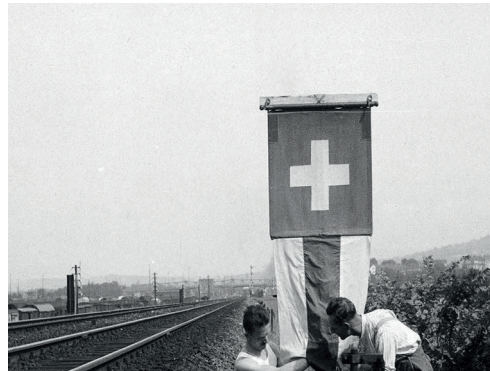
Durchaus, und zwar in der Verbindung von Live-Elektronik und dieser Besetzung. Einerseits ist Live-Elektronik in Verbindung mit großen Besetzungen immer eine heikle Angelegenheit, man vermeidet das ja auch eher, außer bei Zuspielbändern ...

übrigens wurde in einer Kritik das eingespielte »Sieg Heil!« als Beispiel dafür genommen, was die Live-Elektronik tut³⁴ – das ist lustig, denn das ist als Zuspiegelung just das einzige nicht-live-elektronische Element im ganzen Stück. Aber der Umgang mit Live-Elektronik in dieser Weise war schon eine spannende Erfahrung. Da musste ich sehr viel mehr als sonst auf Nummer Sicher gehen. Wenn man mit so einer Besetzung probt und nicht besonders viele Proben zur Verfügung hat ... wir hatten schon genügend Proben zur Verfügung, aber nicht im Überfluss. Eine Sache war völlig klar: Es gibt einmal einen Soundcheck, bei dem man die Mikrophone einpegelt, und danach darf es nie eine Situation geben, in der die Besetzung auf mich warten muss, weil ich irgendetwas an der Elektronik tun muss. Dann wäre

für Improvisation, damit überhaupt ein Instrument vorhanden ist, das ich schon beherrsche und nicht jedes Mal erst vorher zwei Jahre üben muss. Solche Elemente habe ich hier wieder verwendet, damit eine Sicherheit gegeben ist. Für mich persönlich war das ein Bereich, von dem ich sehr profitieren konnte. Auch von der großen Professionalität der Mitwirkenden natürlich. Es war erstaunlich, in welchem hohem Maß sich die Musiker in die Live-Elektronik integriert haben. Es war eine höchst erfreuliche Probenerfahrung.

Gibt es auch überpersönlichen Erkenntnisgewinn?

[Pause.] Ich weiß es nicht. Ich weiß nicht, inwiefern diese Mischung aus Dokumentarischem und Künstlerischem funk-



die Probendynamik hin. Das war wie eine Vorgabe. Bei einem Stück für ein Instrument und Live-Elektronik ist es kein Problem zu sagen: Ich muss hier noch etwas ausprobieren, geh doch zehn Minuten einen Kaffee trinken, ich schraube unterdessen was. Das geht da auf keinen Fall. Als in einer Probe [13. Oktober 2009] ein Gerät ausgestiegen ist, war mir sofort klar: Diese Probe ist ohne Live-Elektronik. Es wird nicht gewartet, es wird weitergeprobt. Erst nachher fiel mir ein, wie ich den Defekt innerhalb von drei Minuten hätte umgehen können. Das führt natürlich dazu, dass man viel stärker auf Nummer Sicher gehen muss. Zum Teil habe ich auch Sachen verwendet, die ich vorher schon mal verwendet habe. Das ist etwas, das ich sonst seltener tue. Höchstens

tionieren mag. Insgesamt vielleicht ja, weil ich da aus einer sehr langen Erfahrung schöpfe, die noch auf meine Radiozeit zurückgeht. Ich habe mich damals auch bei kleinen Beiträgen für das Kulturjournal bemüht, kleine Hörspiele oder Ars acustica im Miniaturformat zu machen, und zwar in einem dokumentarischen Kontext und auch mit dem Anspruch, dass es dokumentarisch ist. *Dreizehn13* ist sicher eine Spielart davon. Das als Ganzes wäre vielleicht ein überpersönlicher Erkenntniswert.

Gespräch 6 mit Nives Widauer (Basel, 18. Januar 2010)

Michael Kunkel: Nives Widauer, du hast dich an der künstlerischen Wirklichkeitsherstellung des Badischen Bahnhofs in Dreizehn 13 als visuelle Künstlerin beteiligt. Wie ist die visuelle Schicht entstanden? Welche Rolle hast du in diesem Kunstprojekt eingenommen?

Nives Widauer: Dieses Projekt hat für mich innerhalb meiner Arbeiten für Oper und Theater der letzten Jahre einen ganz besonderen Stellenwert: Erstens lebe ich ja schon lange nicht mehr in Basel, bin aber hier aufgewachsen und habe deswegen schon eine eigene Geschichte mit Basel und dem Badischen Bahnhof. Ich habe auch freundschaftliche Wurzeln in Basel, etwa mit Desirée Meiser. Als sie auf mich zukam, dachte ich, es ist sehr interessant, dieses Projekt mit ihr zu gestalten. Die Zusammenarbeit mit den Historikern, die Arbeit und Auseinandersetzung mit Musik, mit dem Raum fasst sehr vieles zusammen, was in meinem bisherigen Leben eine Rolle gespielt hat. Ich habe etwa in Basel vier Semester Geschichte studiert, bevor ich in die Kunst bin, im Elektronischen Studio Basel habe ich ein Jahr lang bei Thomas Kessler im Rahmen der Klasse für audiovisuelle Gestaltung den Einführungskurs besucht. Das sind verschiedene Faktoren, die für mich das Projekt interessant machen. Von den *Dreizehn-13*-Komponisten habe ich eigentlich vorher musikalisch nicht sehr viel gekannt, so dass ich mich erst »inhören« und »-fühlen« musste. Denn ohne die musikalische Grundlage ist es unmöglich, ein Raumkonzept zu machen. Es kam über zwei Jahre zu einer intensiven Auseinandersetzung mit den Ideen von Desirée Meiser und den Komponisten. Ich würde sagen, es war eine ideale Geschichte. Man hat Zeit, man trifft die richtigen Leute, setzt sich auseinander. Ich habe den Raum ja Gott sei Dank schon gekannt. Am Anfang stand die Idee, dass ich den Raum als Raum, so pur wie möglich bespielen möchte. Im zweiten Teil musste mit Projektionen gearbeitet werden, so kam es zur Idee der Beschichtung der Fenster, die die Projektion aufnimmt und nach außen leitet [in der Aufführung dienten zunächst die geschlossenen Vorhänge als Projektionsfläche, die gegen Ende des Stücks aufgemacht wurden]. Das war das Grundsetting an Ideen. Vorher habe ich mich mit der Geschichte des Bahnhofs befasst.

Ich bin hier ins Holbein-Gymnasium gegangen, es heißt jetzt anders ...

Gymnasium Leonhard?

... genau, da hatte ich einen ganz tollen Geschichtslehrer, Herrn Eichenberger. Der hat ein ganzes Jahr mit uns die Rolle der Schweiz im Zweiten Weltkrieg behandelt. Da schon spielte der Badische Bahnhof eine wichtige Rolle. Die Geschichte war mir daher nicht vollkommen neu.

Wie bist du an die Bilddokumente zum Badischen Bahnhof gelangt, und wie hast du sie in deiner künstlerischen Arbeit eingesetzt?

Im Vorfeld des Projekts trafen wir uns mit Desirée Meiser, Daniel Weissberg und den Historikern, um auch die Bilderfrage abzuklären. Es wurden dann Archive durchforstet, und ich kam in die angenehme Lage, mir Bildmaterial aus verschiedenen Archiven aussuchen zu können. Das waren aber alles Fotos. Im Fernseh-Archiv haben wir dann auch eine Recherche gemacht nach bewegten Bildern. Es gab verschiedene Versuche, an bewegte Bilder aus privaten Archiven heranzukommen, was sehr schwierig war. Es entstand dann die Idee der Zeitzeugen-videos, die auch umgesetzt wurde und parallel dazu in der Bar zu sehen war. Ich finde es immer besonders spannend, eine Sache von ganz verschiedenen Seiten her zu beleuchten. Es ging so weit, dass ich in »Ysebähnli«-Geschäften Fotos und DVDs von Zugformationen, die im Badischen Bahnhof gefahren sind, gesammelt habe. Es gibt da ganz verschiedene Ebenen: wissenschaftliches Bildmaterial, profanes Bildmaterial. Da bewegtes Bildmaterial schwer zu kriegen war, suchte ich nach einem speziellen Umgang mit den Fotos.

Es war schon früh ganz klar, dass im Ullmann-Teil keine Bebilderung stattfinden wird, sondern dass ich das mit Licht und Raum ganz puristisch lösen würde. Im Gegensatz dazu entstand für den Weissberg-Teil eine eigene Bildebene, die wir sehr stark mit dem Ensemble auf der Bühne verschränkt haben. Damit kommen wir zu einem wesentlichen Punkt bei der Behandlung von Video im Kontext von Theater oder Oper, nämlich dass die Bebilderung im Sinne einer Illustrierung eigentlich nicht

funktioniert und es nur Sinn macht, wenn eine gewisse innere Notwendigkeit herausgearbeitet werden kann.

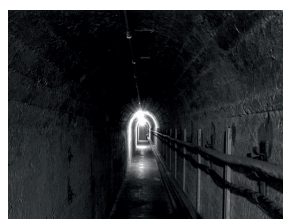
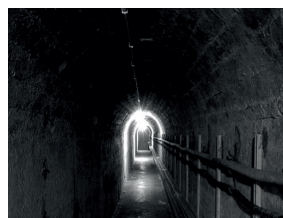
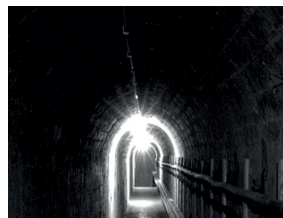
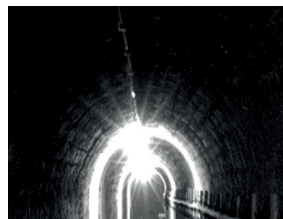
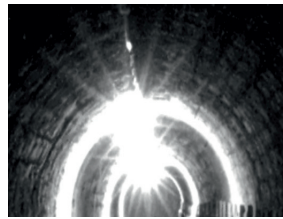
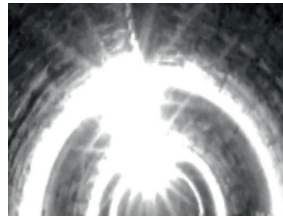
Es gibt im Musiktheater manchmal das Problem der Wahrnehmungsdominanz von Bildern gegenüber Klang.

Ja, es ist wichtig, da eine gute Balance zu finden. Man muss einerseits versuchen, eine autonome Bildwelt zu erschaffen, die eine gewisse Power hat, so dass sie sich einem Stück gegenüber behaupten kann, andererseits muss sie extrem verflochten sein und sich auch wieder unterordnen als Teppich oder als Boden. Wenn es um die Gestaltung eines solchen Abends geht, gehe ich nach dem Gefühl: Ist das jetzt zu viel oder zu wenig? Ich will auf keinen Fall mit meiner Arbeit einem Stück Energie entziehen. Ich muss versuchen, den Fokuspunkt zu schärfen. Ich arbeite oft (Ausnahmen bestätigen die Regel) mit relativ wenigen Bildern, die ich dann aber rhythmisiere oder verlangsame, weil ich das Gefühl habe, dass, wenn der Bildfluss zu hektisch oder zu schnell ist, es zu sehr ablenkt. Ich habe gelernt, mich zu beschränken, denn wie so oft im Leben ist weniger dann mehr ...

... Weissbergs Stück beginnt in extremer Slow-Motion ...

... ja, das erste Bild wird sehr langsam gezeigt. Es muss dich zwar faszinieren, aber gleichzeitig darf es nicht zu sehr ablenken. Wir sind eine gewisse Bilderflut natürlich sowieso gewöhnt. Wenn du einen Fernsehbildschnittrhythmus nimmst, arbeitest du mit einer Ästhetik, die die Leute von einem anderen Medium her kennen. Wenn man das bewusst macht und reflektiert, ist das okay. Aber nur, weil es Video ist, muss ich mich nicht gleich verhalten, als wenn es Fernsehen wäre.

Die Wahrnehmungsgewohnheiten sind medial stark vorgeprägt.



Die Leute haben ihre gewohnten Schnitttempi, die sich in den letzten 30 Jahren bedeutend verändert haben ...

... beschleunigt haben ...

... in meiner Kindheit hatte man während der Gerda-Conzetti-Bastelstunde noch Zeit, während der Sendung Schere und Leim zu holen.

Daniel Weissberg ist aufgefallen, dass du den medialen Kontext in deiner Arbeit stark reflektierst.

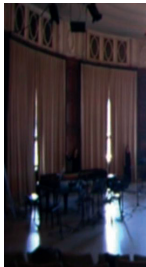
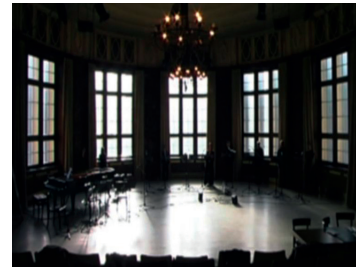
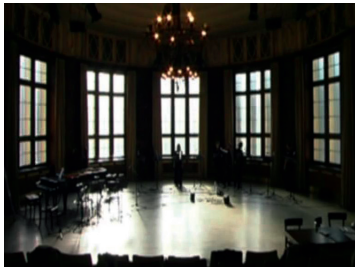
Da kommt man nicht drum herum. Ich habe in Basel in der Schule für Gestaltung in der Fachklasse für Audiovisuelle Gestaltung studiert. Wir haben damals, gegen Ende der achtziger Jahre, sehr stark die möglichen Einsatzgebiete von Video reflektiert. Video ist ja eine Technik, die für militärische Zwecke erfunden wurde und die Eigenschaft hat, fast in Echtzeit Übertragungen zu ermöglichen, das war das Revolutionäre daran. Das hat mich gleich sehr interessiert und ich habe Installationen gestaltet, die auf diesem *closed circuit* [Gleichzeitigkeit von Realität und Abbildung] basieren. Als ich das zum ersten Mal am Basler Theater in Form eines ziemlich radikalen Bühnenraums eingesetzt habe, gab es empörte Reaktionen: »Das darf beim Theater nicht sein!« [Bei der Schweizer Erstaufführung von Gisela von Wysockis Stück *Schauspieler Tänzer Sängerin Uraufführung*, Regie: Barbara Mundel und Veit Volkert, September 1990] Wichtig ist für mich, das Verhältnis von Bild und performativen Künsten zu verfeinern. Ich arbeite ja nicht nur mit Video, sondern auch mit Foto, ich male, ich schreibe und mache Installationen. Bei Opern setze ich schon hauptsächlich Video ein, und es ist immer wieder eine Herausforderung es so einzusetzen, ohne dass es aufgesetzt wirkt.



Das unmittelbare Feedback von »Kunst« und »Wirklichkeit«, das so charakteristisch ist für die Ausbildung der Kunstform Video, spielt auch in Dreizehn13 eine wichtige Rolle, weil der Gegenstand des Projekts genau jener Ort ist, an dem es tatsächlich stattfindet. Wie bist du mit dieser Zirkelhaftigkeit in deiner Arbeit umgegangen?

In diesem Raum [Bahnhofbuffet] ist ja alles passiert. Die Geschichte, die wir erzählen, hat in diesem Raum stattgefunden. Deshalb gelangte ich zu der Entscheidung, den Raum ganz puristisch zu nehmen und nur diese Fenster zu beschichten. Auf diese Fenster konnte ich dann wieder Teile dieser Geschichte zurückprojizieren. Ich finde auch interessant, dass in Ullmanns Stück, in dem ich ja nur mit Licht gearbeitet habe, die Welt von draußen reinflackerte. Man denkt, ich hätte alles in den zweiten Teil gesteckt, aber für mich ist der erste Teil genau so wichtig. Ursprünglich geplant war, dass im Ullmann-Teil die Vorhänge zu sind. Im Probenprozess stellte sich das als falsch heraus, weil sich die Ullmann-Klänge, die von außen kommen, ideal mit dem Licht von außen verbinden. Dass also die Klänge kommen, und auch die äußere Welt sichtbar bleibt. Im zweiten Teil dann die Verbindung von Symbioscreens, das sind Video-Stills, wo ich den gleichen Video-Loop auf den Grund-Still projiziere, durch vor-

bereitete eingespielte Bilder plus Einsatz einer Live-Kamera. Ich habe einen Live-Symbioscreen mit den Basler Madrigalisten gedreht, die im Raum umhergegangen sind. Im Stück öffnen sich die Fenster, und sie gehen quasi durch ihre eigenen Schatten durch. Und dieses Gefühl der Ebenen, dass wir ja auch immer durch die Luft von anderen Menschen durchgehen an so einem historischen Ort ... an solchen Orten atmest du was von der Geschichte immer auch mit ein. Im Grunde genommen musst du diese ganze Vergangenheit gar nicht groß darstellen, sondern das, was der Ort anbietet, nehmen und umsetzen. Ich habe mich dann eben auf wenige Bilder beschränkt: Es gibt diese Live-Situation mit Silvester [von Hösslin, Sprecher in *Dreizehn13*] und der Kamera in der Vogelperspektive [diese Kamera nahm kleine Bilder auf, die Silvester von Hösslin wie Postkarten anschaute und projizierte sie echtzeitig in den Raum], da habe ich vor allem Flugaufnahmen vom Badischen Bahnhof genommen, die in den dreißiger und vierziger Jahren gemacht worden sind. Ich interessiere mich momentan einfach generell sehr für die Vogelperspektive, für den Blick von oben. Wir haben ja alle eine Vorstellung davon, wie etwas von oben aussehen könnte, und gleichzeitig hat das Aussteigen aus der eigenen Situation immer auch





etwas Schizophrenes. Man schaut sich von oben selber zu, das ist wohl auch die Faszination am Fliegen und an der Erkundung des Weltraumes. Gleichzeitig ist es eine militärische Geschichte, dann haben wir jetzt Google Earth et cetera. Das habe ich dann verbunden mit der Live-Kamera, die über dem Silvester war, der dann ja wiederum Fotos durchgeblättert hat, wo auch wieder sehr viele Luftaufnahmen drin waren. Das sind Feinheiten, die man beim ersten Anschauen vielleicht gar nicht bemerkt. Ich versuche die Sachen dann ganz einfach zu verbinden, wie zum Beispiel das Foto, das am Anfang ganz langsam projiziert war, das mit der Fahne, das kommt auch wieder im Stapel live vor.

Es gibt viele Bilder, die zweimal vorkommen und sich dadurch quasi verwandeln.

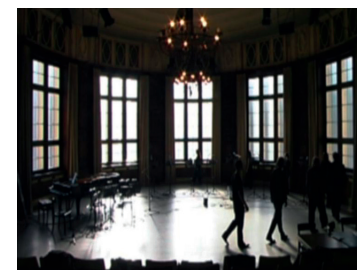
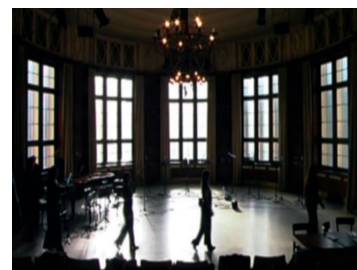
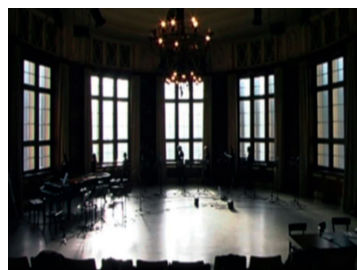
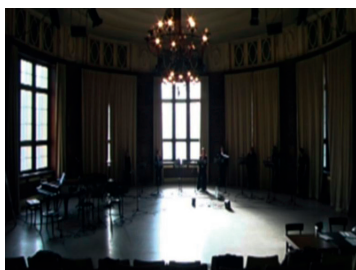
Das hat damit zu tun, dass wir vielleicht erst auf Bilder reagieren, wenn wir sie zum zweiten Mal sehen. Es ist auch eine Stilfrage. Ich arbeite oft so, dass ich versponnene Kleinigkeiten ineinander verschraube, so dass es vielleicht nicht gleich logisch wirkt, aber erst auf den dritten oder vierten Blick eine Logik kriegt. Man darf ja auch nicht zu platt sein. Wenn im Stück »Heil Hitler!« vorkommt, kann man nicht den Herrn Hitler zeigen.

Das ist der Moment größter Passivität in der Bildschicht. Es passiert nichts.

Ja, genau. Das ist eine bewusste Entscheidung.

Die Situation im Ullmann-Teil ist ja etwas merkwürdig: Eigentlich ist es ja eine Zumutung, eine Bildkünstlerin damit zu beauftragen an einer Musik zu arbeiten, die sich extrem gegen Bebilderung sperrt und eigentlich auch versucht Bilder zu verhindern.

Ich glaube, ich kann mit solchen Situationen ganz gut umgehen. Ich habe mich nicht angegriffen gefühlt und einfach gefunden: Gut, das ist jetzt ein Musiker, der ist so und ich kann ihn verstehen! Im Weissberg-Teil konnte ich ja extensiv mit Bildern arbeiten und fand deshalb gut, dass es zwei sehr verschiedene Teile gab. Die Entscheidung für die Fensterbeschichtung war schon stark für den Weissberg-Teil getroffen, hat sich aber zufällig auch als Glücksfall für den ersten Teil herausgestellt. Nachdem ich Ullmanns Komposition zum ersten Mal gehört hatte, kam ich darauf, dass ich einzelne Dinge im Raum, ohne dass es die Leute groß merken, lichtmäßig mitatmen lasse. Jetzt leuchtet das ein bisschen mehr, die Uhr wurde etwas stärker angeleuchtet, sehr



dezenzte Lichtveränderungen über lange Zeitdauern, das hast du vielleicht bemerkt ...

... leider nein. Jakob Ullmann hat mich hinterher darauf aufmerksam gemacht. Meine Wahrnehmung ist vielleicht mit den unmerklichen Lichtschwankungen mitgegangen ...

... so soll es ja sein. Die Gesamtintensität sollte während der Dauer des Stücks, es waren glaube ich 50 Minuten ...

... und drei Sekunden ...

... ganz langsam angehoben werden. Ich habe sehr gerne zugehört und fand es sehr schön, wie sich der Raum im Atmen der Musik dargestellt hat, in diesen ganz langsamen Loops, so habe ich auch das Licht gemacht. Ich glaube, vor 20 Jahren, als junge Künstlerin, wäre ich schon irritiert gewesen und hätte das zu arg gefunden: Mit einer Videokünstlerin zusammenzuarbeiten, die kein Bild machen darf. In der Zwischenzeit bin ich überzeugt davon, dass es keine absoluten Wahrheiten gibt. Es gibt verschiedene Wege, um an einen Punkt zu kommen. Ich bin extrem dankbar, dass ich mit so unterschiedlichen Leuten arbeiten darf. Vom Herrn Ullmann habe ich viel gelernt, wie auch vom Herrn Weissberg. Für mich ist das ein Genuss, wenn ich so nah mit Musikern zusammenarbeiten kann.

Könnte man die Lichtgestaltung des ersten Teils auch als eine Interpretation des Ullmann-Stücks bezeichnen?

Ja sicher, aber ich habe es in Basel erst in den Hauptproben gehört und es gab keine Zeit, um das Konzept noch total zu verändern. Vorher war schon klar, dass es keine Projektionen geben

kann, allein schon wegen des Beamers mit der Lüftung, die für die im Saal extrem leisen Klänge des Ullmann-Teils zu laut gewesen wäre.

Das Weissberg-Stück besitzt dagegen eine ganz klare Bild-Dramaturgie, vielleicht auch Bild-Grammatik. Wie bist du bei der Erstellung der Bildwelt zu Weissberg vorgegangen, und wie war die Zusammenarbeit mit dem Komponisten?

Als ich das erste Mal das fertige Libretto in der Hand hatte, sah ich, dass es kapitelartig angeordnet ist. Daher galt es mit Daniel Weissberg zu klären, wo Übergänge, wo Zäsuren sein sollen. Ich habe dann überlegt, ob ich mich an diese Nummernabfolge halten soll, das habe ich vom Rhythmus her dann schon übernommen, nur sind meine Übergänge nicht exakt mit jenen von Daniel synchron, ich habe meine eher fließend gestaltet. Sämtliche Bildübergänge sind praktisch langsamste Überblendungen. Wichtig für mich war auch die Präsenz vom Silvester und wie man die vielen Musiker verteilt, und trotzdem noch eine Raumwirkung des Leeren und Verlorenen behält. Deshalb haben Desirée Meiser und ich die Madrigalisten in den Halbkreis nach hinten gestellt und die Instrumentalisten um Silvester herum, der zuerst so ein Wartebänkchen hatte [in der Aufführung stand Silvester von Hösslin im Zentrum der Bühne hinter einem Notenständer]. Ich hatte mich in den Monaten, als Daniel am komponieren war, mit ihm unterhalten und erfuhr, dass er schon eine konkretere Geschichte erzählen wird. Wir waren uns ganz einig, dass es nicht darum gehen soll, die ganze Geschichte des Badischen Bahnhofes zu erzählen. Es gab einen Moment in den Proben, an dem wir uns angeschaut haben und ich die Idee bekam, die Vorhänge gegen



Schluss zu öffnen. Das war dann noch tricky, weil der richtige Moment zu finden war, an dem die Madrigalisten ihre Positionen verlassen können. Aber insgesamt war es eine sehr freund-schaftliche, interessante und friktionsfreie Zusammenarbeit.

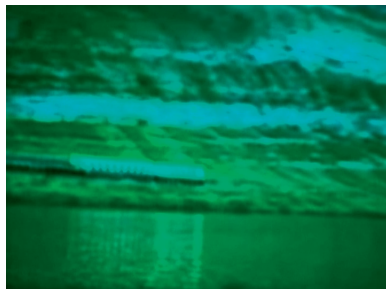
Interessant ist, dass du die Chronologie der Geschichte, die für Text und Musik ja bestimmend ist, nicht übernimmst.

Aus zwei verschiedenen Gründen: Hätte ich das übernommen, wäre das einfach zu platt gewesen und nur illustrativ; damit hätte ich nicht nur mir nichts Gutes getan, sondern auch der Musik und den Texten nicht. Ich hatte verschiedene Bild- und Material-ebenen vorbereitet gehabt, einige Loops, das gedrehte Material mit den Madrigalisten und so weiter. Das ist eine Mischung aus Intuition und Präzision: Ich versuche dann einfach, die Ideen, die ich für einen gewissen Moment habe, festzulegen, dann wird es ausprobiert in der Probe, und dann weiß ich meistens sofort, ob es geht oder nicht, oder ob man etwas verändern muss. Ich glaube, ich denke im Visuellen sehr musikalisch, rhythmisch. Wenn ich etwas mache fürs Theater oder für die Oper, habe ich immer eine Art Komposition im Kopf. Man braucht ein Einstiegs-bild, das man exponieren muss, und dann geht es einen Weg, der auch ein paar Überraschungen für einen selber bietet. Dann muss man ein Schlussbild finden, das ist oft schwierig.

Könntest du vielleicht am Beispiel des Weissberg-Stückes beschreiben, wie so ein Weg aussehen kann?

Hm. [Überlegt.]

Was war das Besondere an diesem Bildweg?



Das Besondere war das Libretto, das zwar klar strukturiert war, aber klarerweise viel ausgelassen hat. Und die Musik von Daniel hat selber etwas sehr Räumliches und immer wieder sehr Konkretes. Für mich das Schwierigste war, die Bildebene so zu gestalten, dass ich nie zu explizit bin mit einem Bild, wenn das in der Musik oder im Libretto schon stark sichtbar ist. Wenn ich mit den Bildern in die gleiche Kerbe haue, zerstöre ich die Musik. Es war schwierig, die Balance zu finden, aber nicht im negativen Sinne schwierig. Es war ein spannender Prozess, der über mehrere Wochen lief, wir [Nives Widauer und ihre Assistentin Esther Straganz] waren mit unseren Computern oben im Besprechungszimmer [Salon der Gare du Nord] und haben Material hergestellt, um es in den Proben zu testen und weiter zu gestalten. In *bits and pieces* nähert man sich dann an. Es ist wirklich Teamarbeit, in diesem Fall eine Gemeinschaftsarbeit von Regie, Komponisten, musikalischer Leitung, Historikern, Dramaturgie, Darstellern, Technik und mir. Eben ein ganz normales »Theater«.

Beide Komponisten haben sich auf sehr verschiedene Weise mit dem Phänomen »Grenze« auseinandergesetzt. Hat dieses Phänomen für deine Arbeit auch eine Rolle gespielt?

In der künstlerischen Auseinandersetzung ist man oft begrenzt durch sein Medium. Meine inneren Bilder entsprechen nicht immer dem, was nachher sichtbar ist. Es lässt sich eben nicht alles 1:1 abbilden. Die Begrenzung der eigenen schöpferischen Macht ist etwas, das man im visuellen Bereich sehr stark empfinden kann. Man nähert sich an. Für mich ist »Grenze« vor allem: die eigene Grenze. In Zusammenspiel mit Musik und Text war es in *Dreizehn*¹³ möglich, sie zu überwinden.

Endstation: Ein Lügengebäude?

Welche Möglichkeiten gibt es, einen alten Bahnhof zum Thema von Neuer Musik zu machen? Es ist nicht einfach, die Ergebnisse dieses Experiments auf den Punkt zu bringen. Gerade im Vergleich zu den Wirklichkeitsherstellungsarten der geschichtlichen und architektonischen Disziplinen zeigt sich, dass die Bahnhofsmusiken (einschließlich ihrer literarischen und bildkünstlerischen Anteile) dazu neigen, sich vom faktisch Überprüfbareren und zum Teil vom Bahnhofsgelände selbst zu entfernen und dennoch (oder besser: deswegen) etwas Wesentliches darüber aussagen können. »Es ist wichtig, dass in der Kunst Lügen erzählt werden können.« Dieser Satz György Ligetis wird im Experiment eingelöst: Die künstlerischen Topographien von *Dreizehn 13* sind Lügengebäude, deren Aussagekraft sich gerade aus der Spannung zu überprüfbareren Realitäten speist – wobei auch der historische Diskurs nicht immer zu eindeutigen Ergebnissen kommt (Stichwort: Tunnel). In ihrer Methodik beschreiten die kompositorischen Ansätze mitunter abenteuerliche Wege, die von der antiken Mythologie über Wissenschaftsgeschichte, Sprachforschung, Etymologie, Physical Modeling, Feld- und Alltagsforschung bis hin zu exakten Wissenschaften wie Mathematik und Geometrie führen. Es wäre aber übertrieben, diese Vorgehensweise als Erfüllung der im Forschungs- und Bildungswesen omnipräsenten Forderung nach Transdisziplinarität zu feiern – zumal die Künstler die projektierte fachübergreifende Unterstützung zu Beginn des Experiments rundheraus ausgeschlagen haben. Trotzdem braucht die Kunst Werkzeuge, um Dinge erkennen und imaginieren zu können – wobei die Fertigung jener Werkzeuge als ein so wesentlicher Teil des Kunstprozesses anmuten mag, dass er sich kaum delegieren ließe. Insofern erwächst die Absage an das »Teamwork« gerade aus der Notwendigkeit eigener Recherche, der keine außerkünstlerische Disziplin fremd zu sein scheint.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Stefan Fricke, *Zug-Stücke. Aspekte der »Train-Art«-Geschichte und neue Beiträge*, in: *dissonanz/dissonance* 87, September 2004, S. 18–21.
- 2 Für Zug-Stücke von Heinz Holliger, Sven-Åke Johansson, Christina Kubisch, Dieter Schnebel und Johannes S. Siermanns siehe ebd.
- 3 Wanja Aloe, *Lichthauch IV. Eine Klang-/Rauminstallation* (Holzkeller); Gilbert Engelhardt und Niki Neecke, *Sound-Wanderer. Eine tragbare, interaktive Klanginstallation* (verschiedene Räumlichkeiten); Martin Jaggi, *Drowned Rap. Eine Bar-Musik für Violoncello, Altzither, Live-Elektronik und Zuspriehung* (Bar du Nord); Isabel Klaus, *OUT für Ensemble* (Konzertsaal, Salon und Büros); Chikashi Miyama, *Shadowy – Multimedia Installation* (Weinkeller); Dr. Peter Vittali, »Wenn Räume sprechen könnten«. *Vortrag über räumliches Komponieren* (Konzertsaal). Alle Werke sind 2005 entstanden und wurden innerhalb des Projekts *Espaces sonores* am 19., 20. und 21. Oktober 2005 (ur)aufgeführt.
- 4 Vgl. etwa Henk Borgdorff, *The Debate on Research in the Arts*, Bergen National Academy of the Arts 2006 (= *Sensuous Knowledge. Focus on Artistic Research and Development* No. 02).
- 5 Diese fiel im Fall von *Dreizehn 13* quantitativ gar nicht so schlecht aus: vgl. u. a. die Berichterstattung in der *Basellandschaftlichen Zeitung*, *Badischen Zeitung* und der *Basler Zeitung* (jeweils Ausgabe vom 17. Oktober 2009), sowie in der *Schweizer Musikzeitung* 2009, Nr. 11, S. 25 und in *dissonanz/dissonance* 108, Dezember 2009, S. 46f. sowie verschiedene Rundfunkbeiträge (SWR2, DRS2); der SWR produzierte ein einstündiges Feature über das Projekt (Wibke Gerking, *Ein Bahnhof wird zur Partitur. Musiker und Zeitzeugen erzählen die 100-jährige Geschichte des Badischen Bahnhofs in Basel*), das am 30. Oktober 2010 gesendet wurde.
- 6 Vgl. Karl Schlögel, *Augenarbeit. Den Augen trauen. »Im Raume lesen wir die Zeit«*, in: ders., *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*, München – Wien: Hanser 2003, S. 269 ff.
- 7 »Es muss fremd bleiben – oder fremd werden«. *Jakob Ullmann im Gespräch mit Michael Kunkel über PRAHA: celetná – karlova – maiselova*, auf: <http://www.musikforschungbasel.ch/fe/images/gespraech/ullmann.pdf> (4. Januar 2012).
- 8 Vgl. Heinz-Klaus Metzger, *Wendepunkt Quartetté*, in: *Luigi Nono*, hrsg. von Heinz-Klaus Metzger und Rainer Riehn, München: text+kritik 1981 (= *Musik-Konzepte*, Heft 20), S. 93–112.
- 9 Vgl. Jakob Ullmann, *Λόγος ἄγραφος. Die Entdeckung des Tones in der Musik*, Berlin: Kontext 2006.
- 10 Vgl. *Klang (ohne) Körper. Spuren und Potenziale des Körpers in der elektronischen Musik*, hrsg. von Michael Harenberg und Daniel Weissberg, Bielefeld: transcript 2010.
- 11 Vgl. Johannes Kreidler, *Institutionen komponieren*, auf: <http://www.kreidler-net.de/theorie/institutionen.htm> (4. Januar 2012).
- 12 Das 93-seitige Dossier mit Bild- und Textmaterialien umfasst unter anderem einen historischen Grundriss des Badischen Bahnhofs, einen Artikel zur Bahnhofsbesichtigung vor der offiziellen Eröffnung am 13. September 1913 aus der *Basler National-Zeitung*, Erinnerungen an den »Abbruch des letzten Restes des Badischen Bahnhofs« und diverse historische Fotografien aus dem Staatsarchiv Basel-Stadt, historische Fotografien und Artikel aus dem Archiv der *Basler Zeitung*, einen Ausschnitt aus Mario König, *Transit Basel. Die Basler Verbindungsbahn. Nadelöhr im Europäischen Schienenverkehr*, Basel: Christoph Merian 2004, einen Ausschnitt aus Werner Rings, *Schweiz im Krieg 1933–1945. Ein Bericht*, Zürich: Ex Libris 1974, den Artikel *Zwischen humanitärer Mission und inhumaner Tradition. Zur schweizerischen Flüchtlingspolitik der Jahre 1938–1945* von Georg Kreis aus *Raubgold, Reduit, Flüchtlinge. Zur Geschichte der Schweiz im Zweiten Weltkrieg*, hrsg. von Philipp Sarasin und Regina Wecker, Zürich: Chronos 1998, eine Reisewerbung der Schweizer Bahn aus dem Jahr 1942 (»Die Schweiz, das unvergleichlich schöne Land«), eine Statistik zum Basler Zugverkehr 1875–2000, sowie eine Liste mit weiterführender Literatur.
- 13 *Orte der Erinnerung. Menschen und Schauplätze in der Grenzregion Basel 1933–1945*, hrsg. von Heiko Haumann, Erik Petry und Julia Richers, Basel: Christoph Merian 2008.
- 14 Vgl. Hans Magnus Enzensberger, *Meine Lieblings-Flops, gefolgt von einem Ideen-Magazin*, Berlin: Suhrkamp 2010.
- 15 Dass Skizzen meistens eher private Hilfsmittel für eine Arbeit sind als Manifeste einer Poetik, wird gerne übersehen; freilich kann passieren, dass Komponisten das Archivlicht beim Komponieren mindestens unbewusst mit einkalkulieren und dann Dokumente für eine Art Halböffentlichkeit herstellen: Auffällig ist etwa, dass György Kurtág nach Vertragsabschluss mit dem Archiv der Paul Sacher Stiftung,

Basel damit begann, seine Skizzen viel besser zu datieren und teilweise sogar mit Uhrzeitangaben zu versehen.

16 Kaspar Ewald, *Hymne und Lamento*, in: *dissonanz/dissonance* 100, Dezember 2007, S. 38.

17 Siehe auch das Kapitel *Fundbüro: Ein Bahnhofskonzert*, in diesem Band, S. 100ff.

18 Dies war schließlich nicht der Fall: Von der ersten Probe an ging Ullmanns Raumkonzept problemlos auf, der entworfene Positionsplan (in diesem Band, S. 108ff.) musste nicht korrigiert werden.

19 Ullmann spielt an auf die uralte traditionelle Auffassung des Tones als einem »Klargeton«, die noch im zeitgenössischen Komponieren (z. B. bei György Kurtág) präsent ist und vielleicht mit Ullmanns Stoffwahl (»Die Hilfeflehenden«) konvergiert.

20 Vgl. in der Partitur Chorgruppe 1 und Chorgruppe 3; die Tonhöhen der Partien dieser Chorgruppen müssen anhand des ebenfalls in der Partitur mitgelieferten »systems der Oktavunterteilung« ermittelt werden.

21 Vgl. Anmerkung 12.

22 Vgl. etwa Anonym, *Geschichte und Trauma. Die Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges auf eine Schweizer Familie*, in: *Orte der Erinnerung*, S. 55–59.

23 Vgl. die Dokumentation des Projekts auf der DVD *hafenbecken I & II. umschlagplatz klang, point de vue* 2007, www.pointdevue.ch und Thomas Meyer, *Vom Hafengebäude auf die Schafmatt. Daniel Ott: Ein Portrait*, in: *dissonance* Nr. 113 (März 2011), S. 62–67.

24 Dominique Noguez, *Lenin dada*, Zürich: Limmat 1990.

25 Conrad Steinmann verwendete ausschließlich aus Schilf gefertigte Auloi (sonstige Baumaterialien sind vor allem Holz und Hirschgeweih) in verschiedener Tonlage (siehe Partitur).

26 Jakob Ullmann, *Λόγος ἄγραφος. Die Entdeckung des Tones in der Musik*, Berlin: Kontext 2006.

27 Vgl. Jakob Ullmann, *buchstaben – musik – buchstaben*, in: *Musik – Buchstaben – Musik. Forschung und Kunst an der Hochschule für Musik Basel*, hrsg. von Michael Kunkel und Thomas Gertmann, Saarbrücken: Pfau 2012 (i. V.). Das Problem des Tönebestimmens entfaltet Ullmann in der Singpraxis der Chorgruppen 1 und 3 von *Ἔπος μετέωρον*.

28 Vgl. auch David Wohnlich, *Was bleibt, ist das, was entsteht. Daniel Weissberg komponiert (eine Beobachtung)*, in: *dissonanz/dissonance* 101, März 2008, S. 36–39.

29 »Es dürfte [...] Ende Juni 1921 [...] gewesen sein, als mir Schönberg auf einem Spaziergang in Traunkirchen sagte, »heute habe er etwas gefunden, das der deutschen Musik die Vorherrschaft für die nächsten hundert Jahre sichere«. Es war die Methode der Komposition mit zwölf nur aufeinander bezogenen Tönen.« (Josef Rufer, *Das Werk Arnold Schönbergs*, Kassel: Bärenreiter 1959, S. 26).

30 »Für mich sind Klänge Klänge, und ich bin auch kein Synästhet, der bei Klängen Farben oder Bilder sieht. Mir fällt zu Klängen eigentlich nie was ein. Ich habe auch gar kein Bedürfnis, dass mir etwas einfällt. Ich begnüge mich gerne mit Klängen und muss sie nicht in etwas anderes übersetzen. Ich selber würde vermutlich, wenn das Stück nicht von mir wäre, nie auf die Idee kommen, dass Grenzen das Thema sind.« (Siehe unten, S. 164f.)

31 Das Publikum sitzt im Konzertsaal der Gare du Nord mit dem Rücken zu den Gleisanlagen.

32 Für alle Partien des Stücks gilt die Vorschrift: »Jede Art von Ausdruck oder (innerer) Bewegung ist strikt zu vermeiden.« Davon ausgenommen ist nur die Partie des Solo-Soprans, der ein »unvermeidlicher Ausdruck« zugestanden wird.

33 Ullmann bezieht sich auf die Standardanzahl von Tasten auf einem Klavier.

34 »Überhaupt ließ sich diesen 35 Minuten sehr gut folgen, erzählte der Sprecher Silvester von Hösslin doch sehr eindrücklich von der Geschichte dieses Bahnhofs, von seinen dunklen Schächten und von den Menschen, die ausgeschafft wurden, während die Live-Elektronik »Sieg-Heil!«-Rufe Adolf Hitlers im Originalton einspielte.« (Jenny Berg, in: *Schweizer Musikzeitung* 2009, Nr. 11, S. 25).





















Biographien

Benjamin H. S. Federer, 1980 in Lörrach geboren, studierte am Institut für Elektronische Musik in Graz, an der Hochschule Furtwangen sowie seit 2005 in Basel am Elektronischen Studio der Hochschule für Musik. Im Oktober 2010 schloss er sein Studium mit dem Master of Arts als Audiodesigner ab und arbeitet seitdem als freier Klangkünstler, Produzent und Programmierer.
www.intraversal.de

Peter Fierz wurde 1943 in Basel geboren. Nach einer Ausbildung zum Graphiker in Basel, studierte er zunächst an der Cranbrook Academy of Art (Detroit) und dann an der Graduate School of Design der Harvard University (Cambridge, Mass.), wo er 1970 in Architektur diplomierte. In den folgenden Jahren wirkte Peter Fierz als praktischer Architekt BSA SIA in verschiedenen Büro-Partnerschaften, in welchen er zahlreiche Bauten projektierte und realisierte. Parallel zur praktischen Tätigkeit hatte Peter Fierz immer wieder Lehraufträge, vor allem in den USA, inne. Während drei Jahren leitete er die Schule für Gestaltung SFGB in Bern. Von 1998 bis 2008 war er Ordinarius für Entwurf und Konstruktion an der Fakultät für Architektur der Universität Karlsruhe (TH). Seit Wintersemester 2008/09 begleitet er als Professor die Thesis-Projekte am Masterstudiengang Altbauinstandsetzung der Fakultät für Architektur am Karlsruhe Institut für Technologie KIT. Peter Fierz erfüllt mehrere Mandate in Kommissionen und Preisgerichten in der Schweiz und in Deutschland. Er leitet die Firma Fierz Architekten AG mit Sitz in Basel. Von 2000 bis 2010 betreute er mit diesem Team den Rückbau und die Adaption des Badischen Bahnhofs als Denkmal- und Bauprojekt.
www.fierzpeter.ch

Andreas Gehringer, geboren 1983, von Rebstein SG, studiert derzeit Geschichte und Englisch an der Universität Basel. Er arbeitete unter anderem als Assistent zur Realisierung des Dokumentarfilms *Bilder der Erinnerung: Geschichte und Geschichten der Grenzregion Basel 1933–1945*.

Zurzeit ist er in verschiedene Projekte zur Zeitgeschichte involviert und arbeitet zudem als Hilfswissenschaftlicher Assistent an einer Forschungsstelle in Solothurn und Basel.

Oswald Inglin, geboren 1953, ist Englisch- und Geschichtslehrer am Gymnasium Leonhard in Basel und dort auch als Konrektor tätig. In seiner historischen Dissertation beschäftigte er sich mit dem Wirtschaftskrieg zwischen Großbritannien und der Schweiz im Zweiten Weltkrieg. Als Nachrichtenoffizier im Stadtkommando fand er Interesse an den Gegebenheiten der Grenzstadt Basel im Zweiten Weltkrieg und publizierte auch darüber. Zudem führt er Führungen zu einzelnen Brennpunkten jener Zeit durch.

Michael Kunkel, geboren 1969 in Winz-Niederwenigern/Ruhr. Studium der Musikwissenschaft und Allgemeinen Rhetorik in Tübingen, Promotion über *Samuel Beckett in der Musik von György Kurtág und Heinz Holliger* in Basel. Chefredakteur der Zeitschrift *Dissonance*. Seit 2007 Leiter der Forschungsabteilung der Hochschule für Musik Basel. Schriften vorwiegend zur zeitgenössischen Musik; Herausgeberrtätigkeit.

Anna K. Liesch, geboren 1969, von Malans GR, studierte Osteuropäische Geschichte, Jüdische Studien und Neuere Deutsche Literaturwissenschaft an der Universität Basel. Ihr Studium schloss sie 2010 mit der Arbeit *»Der Mohr hat seine Pflicht getan: nun kann er gehen.« Juden aus Osteuropa in der Schweiz von den 1920er bis 1950er Jahren am Beispiel einer Familiengeschichte* ab. Sie arbeitet an verschiedenen laufenden Projekten zur Zeitgeschichte mit und unterrichtet seit 1997 an Basler Schulen.

Erik Petry, geboren 1961 in Kassel. Studium der Mittleren und Neueren Geschichte, Wirtschafts- und Sozialgeschichte sowie Sport-

wissenschaft in Göttingen. Mehrere längere Forschungsaufenthalte in Israel. Promotion 1998 mit der Arbeit *Deutsche Juden und die Erste Alija – Eine Studie über den frühen Zionismus 1882–1900*. Hauptarbeitsgebiete: Geschichte der Juden in Deutschland und der Schweiz in der Neuzeit; Zionismus; Geschichte des Antisemitismus; Geschichte des Nahen Ostens. Oral History und Gedächtnisgeschichte. 1997 Projektkoordinator der Ausstellung *100 Jahre Erster Zionistenkongress in Basel*. 1998 bis 2009 Wissenschaftlicher Assistent am Institut für Jüdische Studien der Universität Basel. Damit verbunden ist ein Lehrauftrag am Historischen Seminar zum Thema *Geschichte und Kultur der Juden im 19. und 20. Jahrhundert*. Seit 2003 Präsident der Schweizerischen Gesellschaft für Judaistische Forschung. Von 2009 bis 2011 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Jüdische Studien. Titel der Habilitationsschrift: *Das ›Pack‹ in Zürich. Ein Versuch über Lebenswelt, Oral History, Gedächtnis und Erinnerung*. Verleihung der *Venia Docendi* für Neuere Allgemeine Geschichte durch die Universität Basel 2010. Seit Februar 2012 Leiter der Dr. h.c. Emile Dreyfus Lehr- und Forschungsstelle für Jüdische Geschichte am Zentrum (vormals: Institut) für Jüdische Studien der Universität Basel.

Frithjof Benjamin Schenk, geboren 1970. Extraordinarius für Osteuropäische Geschichte an der Universität Basel. Studium der Osteuropäischen Geschichte, Neueren und neuesten Geschichte und Volkswirtschaftslehre in Marburg, St. Petersburg und Berlin. 2002 Promotion an der FU Berlin mit einer Arbeit zur Erinnerungsgeschichte des Heiligen Alexander Nevskij. 2003–2009 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Historischen Seminar der LMU München, 2009–2010 Diltney-Fellow der Volkswagenstiftung, 2010 Habilitation an der LMU München mit der Arbeit *Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter*.

Alberigo Albano Tuccillo wurde 1955 in Rovereto als Sohn eines Polizisten (Carabiniere) und einer medizinischen Praxisassistentin geboren. Einige Jahre nach der Emigration des Vaters in die Schweiz folgte auch die Familie nach Olten, wo Tuccillo die Grundschule besuchte und Deutsch lernte. Nachdem er 1975 an der Kantonsschule in Aarau die Matura abgelegt hatte, studierte er an der Universität Basel Philosophie, italienische und deutsche Linguistik. Seit 1981 unterrichtet Tuccillo an der Diplommittelschule in Muttenz Deutsch und Italie-

nisch. Von 1992 bis 2005 war er Dozent für kreatives Schreiben an der Volkshochschule und Seniorenuniversität Basel. Von 1998 bis 2005 war er Lektor des Literaturhauses Basel. Tuccillo ist verheiratet, hat zwei Söhne und lebt als freier Schriftsteller und Lehrer in Binningen.

Jakob Ullmann wurde als Pfarrerssohn 1958 in Freiberg in Sachsen geboren. Von 1979 bis 1982 studierte er Kirchenmusik in Dresden und nahm in den frühen achtziger Jahren privaten Kompositionsunterricht bei Friedrich Goldmann. Ab 1984 arbeitete er freiberuflich als Komponist und wissenschaftlicher Autor. Seine Werke gelangten bei Festivals für Neue Musik u. a. in Berlin, Darmstadt, Donaueschingen, Köln, München, Paris, Saarbrücken, Witten und Zürich zur Aufführung. Im Jahr 2005 schloss er seine Promotion (*Logos agraphos. Die Entdeckung des Tones in der Musik*) an der Hochschule für Bildende Künste Braunschweig ab. Er arbeitet als Komponist und Autor und ist Professor an der Hochschule für Musik Basel.

Daniel Weissberg, geboren 1954 in Basel. Klavierstudium bei Klaus Linder und Kompositionsstudium bei Jacques Wildberger am Konservatorium Basel. Anschließend Studium bei Mauricio Kagel. Assistent von Kagel an der Musikhochschule Köln. Sein Schaffen umfasst Solo- und Kammermusik sowie Orchesterwerke, Hörspiele, elektronische Musik, Multimediaprojekte und Werke im Bereich des Neuen Musiktheaters. Als Interpret elektroakustischer Musik spielt er vor allem in eigenen Werken und in Improvisationsensembles. Er ist publizistisch tätig und Co-Leiter des Studiengangs Musik und Medienkunst an der Hochschule der Künste Bern.

Nives Widauer, geboren 1965, ist seit über 20 Jahren künstlerisch im Bereich Video, Foto, Installation und Performance tätig. Sie studierte in ihrer Heimatstadt Basel an der Schule für Gestaltung in der Fachklasse für Audiovisuelle Gestaltung. Sie lebt und arbeitet in Wien und Basel. Schwerpunktmäßig beschäftigt sie sich mit Video, Fotografie, Bühnenbild und Installation und arbeitet, nebst ihrer internationalen Ausstellungstätigkeit, seit 1990 regelmäßig für Theater- und Opernbühnen, u. a. am Theater Basel, dem Burgtheater Wien, dem Schauspielhaus Wien, dem Schauspielhaus Bochum, an der Oper Lissabon, bei der Ruhrtriennale.

www.widauer.net · www.hilger.at · www.seminarorum.ch

Publikationen der Abteilung Forschung & Entwicklung der Hochschule für Musik Basel

Metamorphosen

Beat Furrer
an der Hochschule für Musik Basel
Schriften, Gespräche, Dokumente
hrsg. von Michael Kunkel
296 S., zahlr., teils farb. Abb., br.
ISBN 978-3-89727-456-3, EUR 30

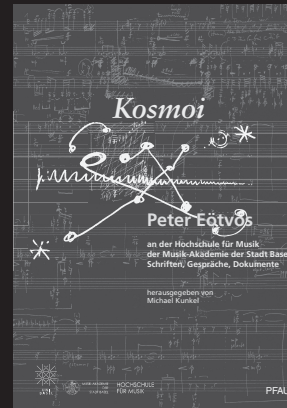


Jürg Wyttenbach

Skizzen zu Ludwig van Beethovens
Klaviersonate op. 109
hrsg. von Michael Kunkel
Notenausgabe, Skizzenmaterial,
Kommentarheft und 2 Audio-CDs
ISBN 978-3-89727-451-8, EUR 30

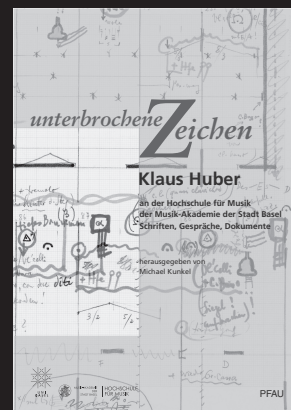
Kosmoi

Peter Eötvös
an der Hochschule für Musik
der Musik-Akademie der Stadt Basel
Schriften, Gespräche, Dokumente
hrsg. von Michael Kunkel
332 S., zahlr. Abb., br.
ISBN 978-3-89727-364-1, EUR 30



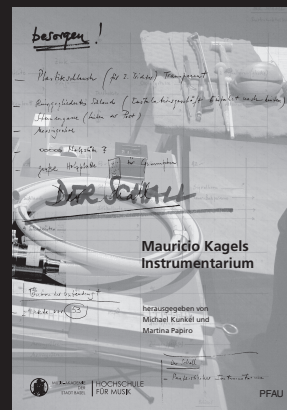
Unterbrochene Zeichen

Klaus Huber
an der Hochschule für Musik
der Musik-Akademie der Stadt Basel
Schriften, Gespräche, Dokumente
hrsg. von Michael Kunkel
272 S., zahlr., teils farbige Abb., br.
ISBN 978-3-89727-304-7, EUR 30



Der Schall

Mauricio Kagels Instrumentarium
hrsg. von Michael Kunkel und
Martina Papiro
229 S., zahlr., teils farb. Abb., br.,
mit Audio-CD
ISBN 978-3-89727-409-9, EUR 30



PFAU

Peter Kraut

KUNSTMUSIK, SOUNDDESIGN UND POPKULTUR



Zugänge
zur
zeitgenössischen
Musik

PFAU

Sie interessieren sich für zeitgenössische Musik, wollen sich aber nicht um Stile, Namen und Daten kümmern? Sie möchten wissen, was John Cage und Marcel Duchamp verbindet? Was zentral ist in der Konzertsaalakustik und im Instrumentendesign? Wie man Strategien der Popmusik beschreiben kann? Warum John Coltrane Legende wurde, wie sich das Musiktheater von der Oper befreit hat und warum Techno eine doppelte Verneinung ist?

Diese Fragen und noch viele mehr beantwortet der Schweizer Sozialwissenschaftler Peter Kraut. In konzisen Kapiteln zu Entwicklungen in Kunstmusik, Pop, Jazz, Rock, Musiktheater und Klangkunst erfahren Sie Wissenswertes über die Verbindungen der Künste untereinander, zur Medientheorie oder zur Sozial- und Technikgeschichte. Ein Buch für alle Musik- und Kunstinteressierten, die einen schnellen Einstieg und präzisen Zugriff zu Phänomenen und Fragen der aktuellen Musikpraxis suchen.

176 Seiten, zahlr. Abb., br.
ISBN 978-3-89727-463-1, EUR 15

PFAU